



REPUBLICA MOLDOVA

GUVERNUL

HOTĂRÂRE Nr. _____

din _____ 2020

**privind aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului
de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care
intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova**

În temeiul art. 6¹ alin. (4), litera d), art. 114 alin. (3) din Codul navigației maritime comerciale, aprobat prin Legea nr. 599/1999 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr. 1-4, art. 2), pct. 9 subpct. 1 lit. c) al Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale a Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 285 – 294, art. 816), și în scopul transpunerii parțiale a prevederilor Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 208, din 5 august 2002, p. 10–27, text cu relevanță pentru SEE, **Guvernul HOTĂRĂȘTE:**

1. Se aprobă Regulamentul privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova (se anexează).

2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval.

PRIM-MINISTRU

Ion CHICU

Contrasemnează:

Ministrul Economiei și Infrastructurii

Anatol Usatîi

Regulament
privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime
care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova

I. Dispoziții Generale

1. Regulamentul privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova (în continuare - Regulament) are drept scop instituirea unui sistem de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova, pentru a întări siguranța și eficiența traficului maritim, a îmbunătăți modalitățile de intervenție a autorităților în caz de incidente, accidente ori situații potențial periculoase pe mare, inclusiv operațiunile de căutare și salvare, și pentru a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave.

2. Prevederile prezentului Regulament se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300, dacă nu s-a prevăzut altfel.

3. Navele cu un tonaj brut mai mic de 1.000 nu au obligativitatea de raportare pentru combustibilul de consum.

4. Navele nu sunt supuse obligativității raportării proviziilor și echipamentelor destinate utilizării la bord.

5. Cu excepția cazului în care există dispoziții contrare, prezentul Regulament nu se aplică:

a) navelor militare, navelor auxiliare și altor nave în proprietatea sau operate de către statul Republica Moldova, care sunt exploatare exclusiv în serviciu necomercial de stat;

b) navelor de pescuit, navelor tradiționale și ambarcațiunilor de agrement cu o lungime mai mică de 45 m.

6. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:

accident maritim - un accident astfel cum este definit în Codul Organizației Maritime Internaționale (IMO) pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime;

adresă - numele și legăturile de comunicație prin care se poate lua contact, când este necesar, cu operatorul, agentul, autoritatea portuară, autoritatea competentă sau cu orice altă persoană ori organism autorizat, care se află în posesia unor informații detaliate privind încărcătura navei;

agent - orice persoană împuternicită sau autorizată să furnizeze informații în numele operatorului navei;

AIS - sistem de identificare automată a navei;

autorități competente - autoritățile desemnate să îndeplinească funcții în temeiul prezentului Regulament:

Agenția Navală a Republicii Moldova - autoritate administrativă de certificare, autorizare, supraveghere și control în domeniul transportului naval, aflată în subordinea Ministerului Economiei și Infrastructurii, responsabilă de domeniul siguranței navigației și al securității navelor (în continuare - ANRM);

Consiliul local - autoritate reprezentativă și deliberativă a populației unității administrativ-teritoriale de nivelul întâi sau al doilea, aleasă în vederea soluționării problemelor de interes local;

Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului - organ central de specialitate al administrației publice, cu atribuții în protecția mediului și gospodărirea apelor la nivel național;

Ministerul Economiei și Infrastructurii - organul central de specialitate al administrației publice care asigură realizarea politicii guvernamentale în domeniul transportului naval.

companie - o companie astfel definită în regula 1(2) a cap. IX din Convenția SOLAS;

expeditor - orice persoană prin intermediul căreia și/sau în numele și/sau în folosul căreia a fost încheiat un contract de transport de mărfuri cu un cărăuș;

instrumente internaționale relevante, în versiunea lor actualizată:

MARPOL 73/78 - Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la data de 17 februarie 1978, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr.189/2005, cu modificările ulterioare;

Convenția SOLAS - Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005, împreună cu protocoalele și amendamentele la aceasta;

Convenția TONNAGE - Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor, încheiată la Londra la 23 iunie 1969, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 188/2005;

Convenția internațională privitoare la intervenția în marea liberă în cazuri de accidente de poluare cu produse petroliere, încheiată la Bruxelles la 22 noiembrie 1969, și Protocolul la aceasta din 1973 cu privire la intervenția în marea liberă în cazuri de poluare cu substanțe, altele decât cele petroliere;

Convenția S.A.R. - Convenția internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, adoptată de Conferința internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, organizată de Organizația Maritimă Internațională la Hamburg în perioada 9-27 aprilie 1979;

Codul I.S.M. - Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței - Codul I.S.M.) cu modificările ulterioare;

Codul IMDG - Codul maritim internațional de mărfuri periculoase;

Codul IBC - Codul internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase (Codul IBC), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC. 4(48) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 17 iunie 1983 și, respectiv, prin Rezoluția MEPC. 19(22) a Comitetului pentru Protecția Mediului Marin la Londra la 5 decembrie 1985, astfel cum a fost modificat prin amendamentele ulterioare;

Codul BC - Codul IMO pentru operarea în siguranță a mărfurilor solide în vrac;

Codul 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 (Codul INF), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC. 88(71) a Comitetului Securității Maritime din 27 mai 1999;

Rezoluția IMO A.851(20) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale privind principiile generale aplicabile sistemelor de raportare a navelor și cerințelor în materie de notificare, inclusiv linii directoare pentru raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini;

Rezoluția IMO A.917(22) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale - "Linii directoare privind utilizarea AIS la bordul navelor", astfel cum a fost modificată prin Rezoluția A.956(23) a IMO;

Rezoluția IMO A.949(23) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 949(23) - "Linii directoare privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență";

Rezoluția IMO A.950(23) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 950(23) - "Servicii de asistență maritimă (MAS)";

Linii directoare IMO privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim - Linii directoare anexate Rezoluției LEG. 3(91) a Comitetului juridic al IMO din 27 aprilie 2006, astfel cum sunt aprobate de Consiliul de administrație al Organizației Internaționale a Muncii în cea de-a 296-a sesiune a sa din 12-16 iunie 2006.

loc de refugiu - un port, o zonă a unui port sau o dană protejată ori un loc de ancoraj protejat, sau orice altă zonă adecvată pentru adăpostirea navelor în pericol, identificată ca atare în apele naționale;

LRIT - un sistem de identificare și urmărire a navelor la mare distanță, în conformitate cu regula V/19-1 din Convenția SOLAS;

mărfuri periculoase:

- mărfuri clasificate în Codul IMDG;
- substanțe lichide periculoase, enumerate în cap. 17 din Codul IBC;
- gaze lichefiate enumerate în cap. 19 din Codul IGC;
- mărfuri solide la care se face referire în appendicele B la Codul BC;
- mărfurile pentru transportul cărora s-au stabilit condiții inițiale corespunzătoare, în conformitate cu alin. 1.1.3 din Codul IBC sau cu alin. 1.1.6 din Codul IGC.

mărfuri poluante:

- produse petroliere astfel cum sunt definite în anexa nr. I la MARPOL 73/78;
- substanțe lichide nocive astfel cum sunt definite în anexa nr. II la MARPOL 73/78;
- substanțe dăunătoare astfel cum sunt definite în anexa nr. III la MARPOL 73/78.

navă - orice navă sau ambarcațiune maritimă;

navă care are nevoie de asistență - o navă aflată într-o situație care ar putea duce la pierderea sa sau la apariția unui pericol pentru mediu ori navigație, fără a aduce atingere dispozițiilor Convenției S.A.R. cu privire la salvarea persoanelor;

navă de pescuit - orice navă echipată pentru exploatarea comercială a resurselor acvatice vii;

nave tradiționale - toate tipurile de nave istorice și replici ale acestora, incluzându-le pe cele destinate să încurajeze și să promoveze deprinderile tradiționale și arta marinăriei, care împreună constituie valori culturale perene, operate în conformitate cu principiile tradiționale ale tehnicii și artei marinărești;

operator - proprietarul, armatorul sau managerul navei;

serviciu de trafic maritim (VTS) - serviciul desemnat să îmbunătățească siguranța și eficiența traficului de nave, protecția mediului, să mențină în permanentă legătura cu navele aflate în trafic și să gestioneze situațiile de trafic care se desfășoară în zona de acoperire VTS;

serviciu regulat - o serie de curse ale navelor organizate astfel încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe porturi, fie după un orar publicat, fie prin efectuarea unor curse cu o astfel de regularitate ori frecvență încât să constituie o serie sistematică ce poate fi recunoscută ca atare;

sistem de rute pentru nave - sistemul care cuprinde una sau mai multe rute ori măsuri de dirijare a traficului în scopul de a reduce riscul accidentelor maritime; acesta include scheme de separare a traficului, rute în ambele sensuri, rute recomandate, zone de evitat, zone de trafic costier, ocoliri, zone de precauție și rute în marea liberă;

VDR/S-VDR - înregistrator al parametrilor de navigație;
unitate de transport marfă - un vehicul rutier de marfă, un vagon de cale ferată pentru transport marfă, un container de marfă sau orice cisternă rutieră, vagon de cale ferată ori cisternă portabilă.

7. Autoritățile competente din Republica Moldova, așa cum sunt definite la punctul 6 din prezentul Regulament, vor monitoriza și va întreprinde măsurile corespunzătoare pentru a asigura respectarea cerințelor din prezentul Regulament, atât de către comandanți, operatorii sau agenții navelor, cât și de încărcătorii sau proprietarii mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bordul acestor nave.

II. Raportări obligatorii și monitorizarea navelor

8. Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care se îndreaptă spre un port din Republica Moldova trebuie să notifice ANRM, conform punctului 1 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament, astfel:

- a) cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea în zona de control al traficului; sau
- b) cel mai târziu la momentul când nava părăsește portul anterior, dacă durata voiajului este mai mică de 24 de ore; sau
- c) dacă portul de escală nu este cunoscut ori este schimbat pe timpul voiajului, imediat ce acesta este cunoscut.

9. Navele care au ca destinație un port din Republica Moldova, care transportă mărfuri periculoase sau poluante, trebuie să se conformeze obligațiilor de notificare prevăzute la punctele 29 - 34 din prezentul Regulament.

10. ANRM trebuie să se asigure și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru ca toate navele care intră în zona unui sistem de raportare obligatorie a navelor, adoptat de IMO în conformitate cu regula 11, cap. V din Convenția SOLAS și operat de ANRM în conformitate cu liniile directoare și criteriile relevante elaborate de IMO, să se conformeze acestui sistem și să transmită informațiile cerute în conformitate cu Rezoluția IMO A.851(20), inclusiv informațiile suplimentare cerute de ANRM.

11. Atunci când se supune aprobării IMO un sistem nou de raportare obligatoriu sau o propunere care să amendeze un sistem de raportare existent, ANRM trebuie să includă în cererile sale cel puțin informațiile prevăzute la punctul 4 din anexa nr. 1 al prezentului Regulament.

12. Orice navă care face escală în port trebuie, în conformitate cu prevederile Capitolului I din anexa nr. 2 al prezentului Regulament, să fie dotată cu AIS care să îndeplinească standardele de performanță stabilite de IMO.

13. Navele dotate cu AIS sunt obligate să îl mențină permanent în funcțiune, cu excepția cazurilor în care, pentru protecția informațiilor de navigație, prin acorduri, reguli sau standarde internaționale, se prevede altfel.

15. Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri, indiferent de pavilion, care operează în apele interioare ale Republicii Moldova sau își descarcă propria captură în porturile din Republica Moldova trebuie să fie dotată, conform calendarului prezentat în Capitolul I punctul 2 din anexa nr. 2 la prezentul Regulament, cu un AIS (clasa A) care să corespundă standardelor de performanță elaborate de IMO.

16. Navele de pescuit echipate cu AIS sunt obligate să îl mențină permanent în funcțiune. În circumstanțe excepționale, AIS poate fi oprit din funcțiune în cazul în care comandantul consideră acest lucru necesar pentru siguranța sau securitatea navei sale.

17. Navele cărora li se aplică Regula V/19-1 din Convenția SOLAS și standardele de performanță și cerințele funcționale adoptate de IMO, când ajung într-un port din Republica Moldova, trebuie să fie dotate cu echipament LRIT care respectă regula respectivă.

18. Toate navele care navighează în apele naționale navigabile, atunci când intră în zona unui sistem de rute obligatorii, adoptat de către IMO în conformitate cu regula 10 a cap. V din Convenția SOLAS, trebuie să folosească sistemul în conformitate cu liniile directoare și criteriile relevante ale IMO. ANRM trebuie să monitorizeze și să întreprindă toate măsurile corespunzătoare pentru ca navele să se supună acestor prevederi.

19. La punerea în aplicare a unui sistem de rute pentru nave care nu a fost adoptat de IMO, ANRM trebuie să ia în considerare liniile directoare și criteriile IMO și să facă publice toate informațiile necesare pentru folosirea efectivă și în siguranță a sistemului de rute pentru nave.

20. ANRM trebuie să monitorizeze și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura ca:

a) navele care intră într-o zonă de acoperire a unui VTS operat de ANRM să se conformeze regulilor acelui VTS;

b) navele care se îndreaptă către un port din Republica Moldova și care intră în zona de acoperire a unui VTS operat de ANRM, se conformează regulilor acelui VTS;

c) navele care arborează pavilionul Republicii Moldova, care se îndreaptă către un port străin, și care intră în zona de acoperire a unui VTS operat de acel stat, aflat în afara mării teritoriale a acelui stat, se conformează regulilor acelui VTS;

d) ori de câte ori este posibil, navele care arborează pavilionul unui stat terț și neavând ca destinație un port din Republica Moldova, intrând într-o zonă de acoperire a unui VTS operat de ANRM, respectă normele acestui VTS. ANRM trebuie să informeze administrația statului de pavilion despre orice încălcare a acestor reguli.

21. ANRM trebuie să întreprindă măsurile necesare pentru a menține operaționale echipamentele corespunzătoare și instalațiile la țărm, destinate pentru a primi și a utiliza informații AIS, conform prevederilor Capitolului I din anexa nr. 2 la prezentul Regulament, luând în considerare zona de acoperire necesară pentru transmiterea rapoartelor.

22. ANRM trebuie să întreprindă măsurile necesare pentru a menține operaționale echipamentele corespunzătoare pentru retransmiterea și schimbul de informații între sistemul național și cele ale altor state.

23. Pentru funcționarea serviciului de trafic maritim (VTS) responsabil cu monitorizarea conformării navelor cu regulile VTS și sistemelor de rute pentru nave, ANRM trebuie să mențină în permanentă personal suficient și calificat corespunzător, precum și mijloacele adecvate de comunicații și supraveghere a navelor, mijloace care să opereze în conformitate cu liniile directoare ale IMO.

24. ANRM trebuie să supravegheze și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura ca navele care fac escală într-un port din Republica Moldova sunt dotate cu un VDR sau SVDR, în conformitate cu regulile prevăzute în capitolul II din anexa nr. 2 la prezentul Regulament.

25. În eventualitatea unei anchete efectuate în urma unui accident produs în apele aflate sub jurisdicția Republicii Moldova, datele care au fost colectate dintr-un sistem VDR sau S-VDR se pun la dispoziția MEI și ANRM. Aceștia se vor asigura că datele respective sunt folosite în cadrul anchetei și sunt analizate în mod corespunzător. MEI va publica concluziile anchetei în cel mai scurt timp de la încheierea acesteia.

III. Notificarea mărfurilor periculoase sau poluante la bordul navelor (HAZMAT)

26. Nici o marfă periculoasă sau poluantă nu poate fi oferită pentru transport sau încărcare la bordul unei nave, indiferent de dimensiunea sa, într-un port din Republica Moldova, dacă nu s-a înaintat comandantului sau operatorului, înainte de încărcarea mărfii la bord, o declarație cuprinzând următoarele informații:

- a) informațiile prevăzute la punctul 2 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament;
- b) pentru substanțele prevăzute în anexa I la MARPOL 73/78, fișa datelor de siguranță în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv viscozitatea acestora exprimată în cSt la 50°C, unde este cazul, și densitatea acestora la 15°C, precum și alte date incluse în fișa cu date de siguranță, în conformitate cu Rezoluția MSC.286(86) a IMO, adoptată la 5 iunie 2009 - Recomandarea pentru formularele de date privind siguranța materialului (MSDS) pentru încărcăturile de hidrocarburi și de combustibili lichizi prevăzute în anexa I la MARPOL 73/78;
- c) numerele de urgență ale încărcătorului ori ale oricărei alte persoane sau organism care deține informații privind caracteristicile fizico-chimice ale produselor, precum și măsurile care trebuie luate în caz de urgență.

27. Navele care vin dintr-un port a unui stat terț și care intră într-un port al Republicii Moldova, care au la bord mărfuri periculoase sau poluante, trebuie să aibă în posesia sa declarații din partea încărcătorului, care să conțină informațiile cerute în conformitate cu punctul 26.

28. Este de datoria și responsabilitatea încărcătorului să înainteze declarațiile, stipulate în pct. 27 din prezentul Regulament, comandantului sau operatorului și să se asigure că încărcătura prezentată pentru transport este într-adevăr cea declarată în conformitate cu punctul 26 din prezentul Regulament.

29. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care pleacă dintr-un port al Republicii Moldova trebuie să comunice în scris ANRM, înaintea plecării navei, toate informațiile prevăzute la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament.

30. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave care arborează pavilionul Republicii Moldova, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care pleacă dintr-un port terț, trebuie să comunice în scris autorității competente desemnate de acel stat, înaintea plecării navei, toate informațiile prevăzute la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament.

31. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase ori poluante, venind dintr-un port terț și care are ca destinație un port sau o zonă de ancoraj aflată în apele naționale ale Republicii Moldova, trebuie să notifice ANRM, ca o condiție pentru intrarea în port ori pentru ancorare, informațiile indicate la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament, cel mai târziu la plecarea din portul de încărcare ori imediat ce portul de destinație sau locul de ancorare este cunoscut, dacă această informație nu este disponibilă la momentul plecării.

32. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase ori poluante, venind dintr-un port terț și care are ca destinație un port sau o zonă de ancoraj aflată în apele naționale ale unui alt stat, trebuie să notifice autorității competente a statului în cauză, ca o condiție pentru intrarea în port ori pentru ancorare, informațiile indicate la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament, cel mai târziu la plecarea din portul de încărcare ori imediat ce

portul de destinație sau locul de ancorare este cunoscut, dacă această informație nu este disponibilă la momentul plecării.

33. ANRM va aplica o procedură prin care să permită operatorului, comandantului sau agentului unei nave la care fac referire prevederile punctele 29-32 din prezentul Regulament să îi notifice informațiile prevăzute la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament. ANRM trebuie să păstreze aceste informații o perioadă suficientă pentru ca, în cazul unui incident sau accident pe mare, acestea să poată fi utilizate.

34. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave trebuie să comunice ANRM informațiile referitoare la marfă, astfel cum sunt prevăzute la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament, de câte ori este posibil. Informațiile trebuie să fie transferate în format electronic. Schimbul electronic de mesaje trebuie să folosească sintaxa și procedurile prevăzute în anexa nr. 3 la prezentul Regulament.

35. ANRM trebuie să coopereze cu alte state interesate pentru a asigura interconectarea și interoperabilitatea sistemelor naționale folosite pentru a gestiona informațiile prevăzute în anexa nr. 1 la prezentul Regulament.

36. Sistemele de comunicație stabilite la punctul 35 din prezentul Regulament trebuie să aibă următoarele caracteristici:

- a) schimbul de date să fie electronic și să permită ca mesajele notificate conform punctelor 29 – 34 din prezentul Regulament să fie primite și procesate;
- b) sistemul să permită ca informațiile să fie transmise 24 de ore din 24;
- c) la cerere, prin utilizarea unui sistem informațional și, dacă este necesar, în scopul siguranței sau securității maritime ori protejării mediului maritim, ANRM trebuie să poată transmite informații privind nava și mărfurile periculoase sau poluante aflate la bord autorităților naționale ori locale competente ale unui alt stat interesat, fără întârziere;
- d) în scopul siguranței sau securității maritime și/sau protejării mediului maritim, ANRM poate solicita prin sistem informațional specializat, informații privind o navă sub pavilionul Republicii Moldova și mărfurile periculoase sau poluante aflate la bordul acesteia de la un alt stat.

37. ANRM poate excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între porturi situate pe teritoriul Republicii Moldova de la obligativitatea îndeplinirii cerințelor prevăzute la punctele 8-9 și 29 - 34 din prezentul Regulament, dacă au fost îndeplinite următoarele condiții:

- a) compania care exploatează respectivele servicii regulate tine și actualizează o listă cu navele respective, pe care o va transmite ANRM;
- b) pentru fiecare călătorie efectuată se pun la dispoziția ANRM, la cerere, informațiile prevăzute la punctul 1 sau 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament, după caz. Compania stabilește un sistem intern care să garanteze 24 de ore din 24 transmiterea, la cerere, imediat ce a fost primită solicitarea, a acestor informații către ANRM, în format electronic, în conformitate cu punctul 8 sau 32 din prezentul Regulament, după caz;
- c) orice deviere de la ora estimată de sosire în portul de destinație sau la stația-pilot, egală sau mai mare de 3 ore, se notifică ANRM, în conformitate cu punctul 8 sau 32 din prezentul Regulament, după caz;
- d) se acordă exceptări numai navelor aflate într-un serviciu specific. Serviciul se consideră regulat numai dacă este prevăzută funcționarea acestuia timp de minimum o lună. Exceptările de la cerințele stabilite la punctul 8 și 32 din prezentul Regulament se limitează la călătorii cu o durată planificată de cel mult 12 ore.

38. Dacă un serviciu regulat internațional este exploatat între Republica Moldova și unul sau mai multe state, ANRM poate cere acelui stat acordarea unei exceptări pentru acest serviciu. ANRM trebuie să colaboreze cu toate statele implicate, inclusiv statele de coastă implicate, în

vederea acordării unei exceptări serviciului respectiv, în condițiile prevăzute la punctul 37 din prezentul Regulament.

39. ANRM trebuie să verifice periodic îndeplinirea condițiilor prevăzute la punctele 37 - 38 din prezentul Regulament. Atunci când cel puțin una dintre aceste condiții nu mai este îndeplinită, ANRM va retrage imediat exceptarea acordată.

IV. Monitorizarea navelor cu risc potențial pentru siguranța navigației și intervenția în cazul incidentelor și accidentelor pe mare

40. Navele care se încadrează în una dintre categoriile de mai jos vor fi considerate nave cu un risc potențial pentru siguranța navigației, a persoanelor sau a mediului:

- 1) nave care, în cursul voiajelor lor:
 - a) au fost implicate în incidente sau accidente pe mare, după cum se menționează în punctele 43 -44 din prezentul Regulament; sau
 - b) nu au respectat regulile aplicabile în sistemele de rute pentru nave sau VTS aflate sub jurisdicția Republicii Moldova;
- 2) nave în privința cărora există dovada sau prezumția descărcării deliberate de produse petroliere ori a altor încălcări ale prevederilor MARPOL 73/78 în apele naționale ale Republicii Moldova;
- 3) nave cărora li s-a refuzat accesul în porturile Republicii Moldova ori în porturile altor state, care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări întocmite de ANRM ori de autoritățile competente ale altor state privind punerea în aplicare a standardelor internaționale privind siguranța maritimă, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor, în urma controlului statului de port;
- 4) nave care nu au comunicat sau care nu dețin certificate de asigurare ori garanții financiare în conformitate cu oricare dintre dispozițiile legislației naționale și normelor internaționale;
- 5) nave care au fost raportate de către piloți sau de autorități portuare din Republica Moldova ca prezentând deficiențe aparente care pot compromite navigarea lor în siguranță sau care ar putea crea un risc pentru mediu.

41. Atunci când un serviciu de trafic maritim (VTS) de pe teritoriul Republicii Moldova deține informații relevante privind navele la care se face referire la punctul 40 din prezentul Regulament, acesta va comunica aceste informații serviciilor interesate ale altor state aflate pe ruta planificată a navei.

42. În limita personalului disponibil, ANRM, la primirea informațiilor prevăzute la punctul 41 din prezentul Regulament, va efectua inspecții sau verificări corespunzătoare în porturile Republicii Moldova, fie din proprie inițiativă, fie la cererea unui stat interesat, fără a aduce atingere obligațiilor ce decurg din activitatea de control al statului portului. ANRM trebuie să informeze autoritățile competente ale statelor interesate despre rezultatele acțiunilor întreprinse.

43. Fără a aduce atingere prevederilor reglementărilor internaționale și în vederea prevenirii sau micșorării oricărei amenințări semnificative a siguranței navigației, a persoanelor sau a mediului, ANRM trebuie să supravegheze și să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că un comandant al unei nave care navighează în interiorul zonei de responsabilitate a Republicii Moldova, raportează imediat la ANRM următoarele:

- a) orice incident sau accident afectând siguranța navei, precum coliziunea, eșuarea, avaria, defecțiunile majore ori avarierea, inundarea sau deplasarea mărfii, precum și orice defecte la corpul sau la structura navei;

b) orice incident sau accident care pune în pericol siguranța navigației, precum și orice defecțiuni care pot să afecteze manevrabilitatea navei ori buna stare de navigabilitate, sistemul de propulsie sau instalația de guvernare, generatoarele electrice, echipamentul de navigație ori de comunicații;

c) orice situație susceptibilă să conducă la poluarea apelor sau țărmului Republicii Moldova, precum descărcarea ori intenția descărcării de produse poluante în mare;

d) orice pată de materiale poluante, colete, pachete ori alte bunuri care se observă plutind în derivă.

44. Raportul transmis conform punctul 43 din prezentul Regulament trebuie să includă cel puțin identitatea navei, poziția sa, portul de plecare, portul de destinație, adresa de la care se pot obține informații despre mărfurile periculoase și poluante transportate la bord, numărul persoanelor de la bord, detalii ale incidentului și orice informație relevantă la care se face referire în Rezoluția IMO A.851(20).

45. În situația în care ANRM consideră, în caz de condiții hidrometeorologice extrem de nefavorabile, că există o amenințare serioasă de poluare a apelor naționale navigabile ale Republicii Moldova sau ale statelor riverane ori atunci când siguranța vieții umane este în pericol:

a) trebuie să informeze corespunzător comandanții navelor aflate în porturile/zonile afectate și care intenționează să intre în sau să părăsească acel port/acea zonă despre starea mării și despre condițiile meteo și, atunci când este relevant și posibil, despre pericolul pe care acestea îl pot prezenta pentru navă, marfă, echipajul și pasagerii acesteia;

b) fără a încălca obligația de asistență și salvare a navelor în pericol și în conformitate cu punctele 54 - 58 din prezentul Regulament, poate lua orice alte măsuri necesare, care pot include o recomandare sau o interdicție, fie numai pentru o anumită navă sau pentru nave în general, de a intra sau de a părăsi portul Republicii Moldova ori zonele afectate, până când s-a stabilit că nu mai există riscuri pentru viața umană și/sau pentru mediu;

c) trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru a limita cât se poate de mult sau, dacă este necesar, pentru a interzice aprovizionarea cu combustibili în apele naționale navigabile.

46. Comandantul trebuie să informeze compania despre măsurile sau recomandările prevăzute la punctul 45 din prezentul Regulament. Aceste măsuri sau recomandări nu trebuie să îl împiedice pe comandant să ia alte decizii pe baza judecății sale profesionale și în conformitate cu Convenția SOLAS. Atunci când decizia luată de comandantul navei nu este în conformitate cu măsurile la care se face referire la punctul 45 din prezentul Regulament, acesta trebuie să informeze ANRM asupra motivelor deciziei sale.

47. Măsurile corespunzătoare sau recomandările prevăzute la punctul 45 din prezentul Regulament se bazează pe starea mării și pe prognoza meteo furnizată de Serviciul Hidrometeorologic de Stat al Republicii Moldova.

48. Dacă ANRM consideră, având în vedere situația gheții, că există o amenințare gravă la adresa siguranței vieții omenești pe mare ori a protecției zonelor maritime naționale navigabile sau costiere ori a zonelor maritime navigabile sau costiere ale altor state, atunci va lua următoarele măsuri:

a) va transmite comandanților navelor aflate în zona sa de competență sau care intenționează să intre sau să iasă într-un/dintr-un port al Republicii Moldova, informații adecvate privind starea gheții, rutele recomandate și serviciile de spargere a gheții din aceste zone;

b) poate solicita, fără a aduce atingere obligației de a acorda asistență navelor care au nevoie de asistență, precum și altor obligații care decurg din normele internaționale relevante, unei nave aflate în zona respectivă și care intenționează să intre sau să iasă într-un/dintr-un port

sau terminal ori să părăsească o zonă de ancoraj să dovedească faptul că îndeplinește cerințele de rezistență structurală și de putere a motorului adecvate stării gheții din zona respectivă.

49. Măsurile luate în temeiul pct. 48 trebuie să se bazeze, în ceea ce privește datele referitoare la starea gheții, pe prognozele privind starea gheții și condițiile meteorologice, furnizate de Serviciul de Hidrometeorologic de Stat.

50. În caz de incidente sau accidente pe mare, la care face referire punctele 43 - 44 din prezentul Regulament, ANRM trebuie să ia toate măsurile corespunzătoare, cu respectarea reglementărilor internaționale, ori de câte ori este necesar, pentru a asigura siguranța navigației, a persoanelor și protecția mediului acvatic și costier. O listă neexhaustivă de măsuri la dispoziția ANRM, în conformitate cu prevederile punctului nominalizat, este prevăzută în anexa nr. 4 la prezentul Regulament.

51. Operatorul, comandantul navei și proprietarul mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord sunt obligați, în condițiile și sub sancțiunile prevăzute de lege, ca la solicitarea autorităților competente, să coopereze pe deplin cu acestea, în vederea evitării și/sau limitării consecințelor unui incident sau accident. În acest scop, aceștia trebuie să comunice ANRM, la cerere, informațiile prevăzute la punctele 26-28 din prezentul Regulament.

52. Comandantul oricărei nave căreia îi sunt aplicabile prevederile Codului I.S.M., în conformitate cu acesta, trebuie să informeze compania despre orice incident sau accident intervenit, așa cum este prevăzut la punctul 43 din prezentul Regulament. Imediat ce a fost informată despre o astfel de situație, compania trebuie să contacteze ANRM și să se pună la dispoziția acesteia, după caz.

53. ANRM trebuie să ia în considerare prevederile relevante ale Liniilor directoare IMO privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim în apele aflate sub jurisdicția sa.

54. În Republica Moldova, autoritatea competentă desemnată să ia decizia de primire a navelor care au nevoie de asistență într-un loc de refugiu, conform competențelor generale stabilite de Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală și Legea nr. 435/2006 privind descentralizarea administrativă, este autoritatea publică locală - Consiliul local. În luarea deciziei, Consiliul local se consultă cu ANRM, unitățile în subordonarea sau aflate în coordonarea Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului cu atribuții specifice în domeniu și administrația portuară în zona căreia se află locul de refugiu.

55. ANRM, unitățile în subordonarea sau aflate în coordonarea Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului cu atribuții specifice în domeniu și administrația portuară în zona căreia se află locul de refugiu, evaluează situația și înaintează această evaluare Consiliului local pentru luarea deciziei.

56. În funcție de situație și de informațiile/analizele care sunt necesare în luarea deciziei, Consiliul local poate consulta și alte instituții.

57. ANRM poate, după caz și în special în caz de amenințare la adresa siguranței maritime și protecției mediului, lua oricare dintre măsurile incluse în lista din anexa nr. 4 din prezentul Regulament, care este nelimitată.

58. Sub coordonarea Consiliului local, ANRM, unitățile în subordonarea sau aflate în coordonarea Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului cu atribuții specifice în domeniu și administrațiile portuare trebuie să aibă întâlniri trimestriale, sub formă de ședințe de lucru, pentru a face schimb de experiență și a îmbunătăți măsurile luate în temeiul prezentului articol. Aceste autorități se pot reuni ori de câte ori este necesar, în cazul unor circumstanțe specifice.

59. ANRM, unitățile în subordonarea sau aflate în coordonarea Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului cu atribuții specifice în domeniu și administrațiile portuare vor elabora planuri pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență aflate în apele naționale, pe care le vor supune spre aprobare Consiliului local. Aceste planuri trebuie să stabilească modalitatea de reacție a autorităților față de riscurile create de

navele care au nevoie de asistență, incluzând, unde este cazul, riscurile pentru viața umană și mediu. Aceleași autorități, sub coordonarea Consiliului local, vor duce la îndeplinire prevederile acestor planuri.

60. Planurile prevăzute la punctul 59 din prezentul Regulament trebuie să fie elaborate după consultarea părților implicate, aplicând prevederile rezoluțiilor A.949(23) și A.950(23) ale IMO, și conțin cel puțin următoarele elemente:

- a) identitatea autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă;
- b) identitatea autorității competente pentru evaluarea situației și pentru luarea unei decizii cu privire la acordul sau refuzul de adăpostire a unei nave care are nevoie de asistență în locul de refugiu ales;
- c) informații privind zona de coastă a Republicii Moldova și toate elementele care favorizează o evaluare prealabilă și luarea rapidă a unei decizii privind alegerea locului de refugiu pentru o navă care are nevoie de asistență, inclusiv descrierea factorilor de mediu, economici, sociali și a condițiilor naturale;
- d) procedurile de evaluare în vederea acordului sau refuzului de a adăposti o navă care are nevoie de asistență într-un loc de refugiu;
- e) resursele și echipamentele corespunzătoare pentru asistență, salvare și combatere a poluării;
- f) procedurile de coordonare și de luare a deciziilor la nivel internațional;
- g) procedurile existente privind garanțiile financiare și răspunderea aplicabile navelor adăpostite într-un loc de refugiu.

61. ANRM va publica denumirea și adresele de contact ale autorităților menționate la punctul 54 din prezentul Regulament, precum și ale autorităților desemnate pentru primirea și gestionarea semnalelor de alertă.

62. La cerere, ANRM va comunica statelor vecine informațiile relevante privind planurile prevăzute la punctul 59 din prezentul Regulament, în condițiile legii. Dacă se impune, ANRM poate solicita statelor vecine informații relevante privind planurile elaborate de acestea, aducându-le la cunoștință autorităților menționate la punctul 54 din prezentul Regulament.

63. Atunci când sunt puse în aplicare procedurile prevăzute în planurile pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență, ANRM va pune la dispoziția părților implicate în operațiuni informațiile relevante.

64. Dacă li se solicită acest lucru, cei care au primit informații relevante conform punctelor 62 - 63 din prezentul Regulament, se vor supune obligației de confidențialitate.

65. Consiliul local hotărăște asupra acceptării unei nave într-un loc de refugiu în urma unei evaluări prealabile a situației realizate pe baza planurilor menționate la punctele 59 - 64 din prezentul Regulament și a informațiilor primite de la nava care are nevoie de asistență.

66. Consiliul local trebuie să se asigure că navele sunt adăpostite într-un loc de refugiu, în cazul în care consideră că aceasta este acțiunea cea mai adecvată pentru protejarea vieții omenești și a mediului.

67. Absența unui certificat de asigurare în ceea ce privește creanțele maritime nu exonerează autoritățile competente de realizarea evaluării prealabile menționate la punctele 65 - 66 din prezentul Regulament și nu se consideră a fi, pentru Consiliul local, un motiv suficient de a refuza să adăpostească o navă într-un loc de refugiu.

68. Fără a aduce atingere punctului 67 din prezentul Regulament, la primirea unei nave într-un loc de refugiu, Consiliul local, cu informarea ANRM, poate solicita operatorului, agentului sau comandantului navei să prezinte un certificat de asigurare. Solicitarea acestui certificat nu trebuie să ducă la întârzierea primirii navei.

69. Atunci când este cazul, ANRM trebuie să transmită în radiofonie, în zonele de acoperire radio, informații despre orice incident sau accident notificat conform punctul 43 din

prezentul Regulament și informații cu privire la orice navă care pune în pericol siguranța navigației, a persoanelor sau a mediului.

70. Din motive de siguranță, atunci când deține informații care i-au fost notificate, în conformitate cu punctele 29 – 34 și 43 - 44 din prezentul Regulament, ANRM trebuie să ia măsurile necesare pentru a le aduce la cunoștință imediat autorităților competente ale statelor interesate, la cererea acestora.

71. În cazul în care ANRM a fost informată despre un pericol care amenință anumite zone de navigație și zone de coastă, trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru a informa orice stat interesat despre aceasta în cel mai scurt timp și să se consulte cu privire la acțiunile intenționate. Atunci când este necesar, ANRM trebuie să coopereze cu autoritățile competente ale statelor interesate în vederea stabilirii de planuri comune de acțiune. ANRM trebuie să folosească toate informațiile pe care navele sunt obligate să le transmită în conformitate cu punctele 43 - 44 din prezentul Regulament, pentru organizarea unei intervenții eficiente în rezolvarea situațiilor apărute.

V. Măsuri complementare

72. ANRM va primi notificările și informațiile în conformitate cu prezentul regulament.

73. ANRM trebuie să îi informeze în mod corespunzător pe toți cei implicați în activitatea de transport maritim atât despre serviciu de trafic maritim (VTS) și zonele de jurisdicție a acestuia, cât și despre procedura stabilită pentru notificarea informațiilor cerute de prezentul regulament.

74. ANRM trebuie să creeze, la nivel național sau local, sisteme de management al informațiilor maritime pentru prelucrarea informațiilor prevăzute în prezentul regulament.

75. Sistemele prevăzute la pct. 74 din prezentul Regulament trebuie să permită utilizarea operațională a informațiilor culese și trebuie să îndeplinească, în special, cerințele stabilite la punctele 35 - 36 din prezentul Regulament.

76. Pentru a garanta un schimb eficient al informațiilor prevăzute în prezentul regulament, sistemele naționale sau locale înființate pentru culegerea, prelucrarea și păstrarea acestor informații trebuie să poată fi interconectate cu sistemele naționale ale altor state interesate și/sau alte sisteme regionale.

77. Sistemele naționale sau locale înființate trebuie să funcționeze continuu, 24 de ore din 24.

78. Sistemele sau rețelele de informații naționale create în cadrul acordurilor intracomunitare ori al proiectelor transfrontaliere interregionale ori transnaționale la care Republica Moldova este parte trebuie să fie compatibile cerințele prevăzute la punctul 77 din prezentul Regulament.

79. ANRM va coopera cu alte autorități cu competențe similare ale statelor vecine în atingerea următoarelor obiective:

1) folosirea optimă a informațiilor notificate, în special prin dezvoltarea de legături informaționale corespunzătoare între serviciile de management al traficului și celelalte autorități interesate, în vederea schimbului de date cu privire la mișcările navelor, orele estimate de sosire în porturi și mărfurile acestora;

2) dezvoltarea și întărirea eficacității legăturilor informaționale dintre serviciile de management al traficului din Republica Moldova și cele ale altor state interesate, în vederea obținerii unei imagini cât mai clare a traficului, îmbunătățirii monitorizării navelor în tranzit, armonizării și simplificării, pe cât de mult posibil, a rapoartelor cerute de la navele aflate în marș;

3) extinderea acoperirii și/sau actualizarea sistemului de informare și de monitorizare a traficului navelor în vederea îmbunătățirii identificării și supravegherii navelor, ținându-se cont de progresele înregistrate în domeniul tehnologiilor informației și comunicațiilor. În acest scop, ANRM va coopera cu alte state interesate pentru a pune în practică, după caz, sisteme de raportare obligatorii, servicii obligatorii de trafic maritim și sisteme corespunzătoare de rute pentru nave, în vederea înaintării acestora la IMO spre aprobare. De asemenea, ANRM va coopera, în cadrul organismelor regionale sau internaționale interesate, în vederea dezvoltării sistemelor de identificare și urmărire la mare distanță;

4) întocmirea, după caz, de planuri comune pentru adăpostirea navelor aflate în pericol;

5) asigurarea interconectării și interoperabilității sistemelor naționale folosite pentru managementul informațiilor prevăzute în anexa nr. 1 la prezentul Regulament.

80. În conformitate cu legislația națională, ANRM trebuie să asigure confidențialitatea informațiilor care îi sunt trimise în temeiul prezentului regulament și trebuie să folosească aceste informații numai cu respectarea prevederilor prezentului regulament.

81. ANRM trebuie să efectueze inspecții regulate și orice alte acțiuni necesare pentru a verifica funcționarea sistemelor radio instalate pe țarm, dacă acestea corespund cerințelor prezentului regulament și în special capacitatea lor de a răspunde cerințelor de a primi sau transmite fără întârziere, 24 de ore din 24, informații notificate în conformitate cu prevederile punctelor 29 – 34 și 37 – 39 din prezentul Regulament.

82. Atunci când ANRM constată, cu ocazia unui incident sau accident la care se face referire în punctele 50 – 53 din prezentul Regulament, că o companie nu a putut să stabilească și să mențină o legătură cu nava sau cu serviciu de trafic maritim implicat, trebuie să informeze în mod corespunzător statul care a emis sau în numele căruia au fost emise documentele de conformitate (DOC) și certificatul de management al siguranței (SMC) asociat.

83. În cazul unei informații primite de la autoritatea competentă a unui stat interesat sau în cazul unui incident ori accident a cărui gravitate indică existența unei neconformități majore în funcționarea sistemului de management al siguranței al unei companii din Republica Moldova, ANRM trebuie să ia imediat măsurile necesare în vederea retragerii documentului de conformitate (DOC) și a certificatului de management al siguranței (SMC) asociat acestuia.

VI. Sancțiuni

84. Următoarele fapte, dacă nu sunt săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii, să fie considerate infracțiuni, constituie contravenții și se sancționează conform prevederilor Codului contravențional:

a) netransmiterea, nerespectarea termenelor de notificare stabilite pentru sosirea în porturile Republicii Moldova ori transmiterea incompletă a informațiilor prevăzute în prezentul regulament de către comandant, proprietar, operator sau agent, înainte de sosirea navei în port;

b) nerespectarea de către comandantul sau de către conducătorul navei a sistemelor de raportare obligatorie;

c) scoaterea din funcțiune la bordul navei a sistemului automat de identificare al navei (AIS), acolo unde acesta este obligatoriu;

d) nerespectarea de către comandantul sau de către conducătorul navei a regulilor aplicabile într-un sistem obligatoriu de rute pentru nave, inclusiv când se primesc sesizări scrise de la alte autorități;

e) nerespectarea de către comandantul sau de către conducătorul navei a dispozițiilor VTS privind traficul navei în zona VTS ori neconformarea cu regulile VTS;

f) scoaterea din funcțiune la bordul navei a sistemului de înregistrare a datelor privind voiajul navei (VDR), la navele la care utilizarea este obligatorie;

g) nedeclararea de către comandant sau de către conducător a mărfurilor periculoase ori toxice de la bordul navei;

h) neanunțarea de către comandantul sau de către conducătorul unei nave cu privire la evenimentele de navigație ale propriei nave ori ale altor nave, cum ar fi: abordaje, coliziuni, incendii, avarii, defecțiuni majore, poluare, scufundare, eșuare, pierderi de vieți omenești și altele asemenea;

i) transmiterea de către nave sau operatori economici care desfășoară activități în domeniul naval de informații și date eronate către ANRM;

j) nerespectarea dispozițiilor serviciului de trafic maritim (VTS) al traficului privind intrarea, navigația, staționarea, operarea și plecarea în și din apele naționale navigabile.

85. Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către personalul împuternicit în acest sens de către ANRM.

86. Sancțiunea se aplică contravenienților, persoane fizice sau juridice.

87. În situațiile prevăzute la pct. 84 lit. a), c), f), i), și j) din prezentul Regulament, sancțiunea contravențională se aplică comandantului navei, care este reprezentantul legal al proprietarului ori operatorului navei.

88. ANRM trebuie să informeze în cel mai scurt timp posibil autoritățile competente ale statului pavilionului și orice alt stat interesat despre măsurile luate asupra navelor, în conformitate cu prevederile punctele 40 – 42 și 50 – 53 din prezentul Regulament, precum și cu cele ale pct. 84.

89. Contravențiilor le sunt aplicabile dispozițiile Codului Contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008, cu modificările și completările ulterioare.

VII. Dispoziții finale

90. Consiliul local, ANRM, administrațiile portuare și unitățile în subordonarea sau aflate în coordonarea Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului, cu atribuții specifice în domeniu, vor duce la îndeplinire prevederile prezentul regulament, în conformitate cu competențele stabilite prin aceasta.

LISTA

informațiilor ce trebuie notificate

1. Informații notificate în conformitate cu punctele 8 și 9 din Regulament

Informații generale:

- a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);
- b) portul de destinație;
- c) ora estimată de sosire la portul de destinație sau la locul de îmbarcare pilot, care este cerută de ANRM, și ora estimată de plecare din acel port;
- d) numărul total de persoane la bord.

2. Informații notificate în conformitate cu punctele 26 - 28 din Regulament

Informații despre marfă:

- a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (UN), când există, clasele IMO de mărfuri periculoase în conformitate cu codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, clasa navei cerută pentru mărfurile INF, astfel cum a fost definită în Regula VII/14.2, cantitățile unor astfel de mărfuri și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât tancuri, numărul de identificare a acestora;
- b) adresa de unde se pot obține informații detaliate despre marfă.

3. Informații notificate în conformitate cu punctele 29 – 34 din Regulament

1) Informații generale:

- a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);
- b) portul de destinație;
- c) pentru o navă părăsind un port al Republicii Moldova: ora estimată de plecare de la portul de plecare sau stația de pilotare, astfel cum este cerut de Agenția Navală a Republicii Moldova (ANRM), și ora estimată de sosire în portul de destinație;
- d) pentru o navă venind dintr-un port străin și îndreptându-se către un port din Republica Moldova: ora estimată de sosire în portul de destinație sau stația de pilotare, așa cum este cerut de ANRM;

- e) numărul total de persoane la bord.

2) Informații despre marfă:

- a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (UN), când există, clasele IMO de mărfuri periculoase în conformitate cu codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, clasa navei cerută pentru mărfurile INF, astfel cum a fost definită în Regula VII/14.2, cantitățile de marfă și localizarea lor la bord și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât tancuri, numărul de identificare a acestora;

- b) confirmarea că la bordul navei există o listă sau un manifest ori un plan de încărcare corespunzător conținând detalii despre mărfurile periculoase sau poluante transportate și locația lor pe navă;

- c) adresa de la care se pot obține informații detaliate despre marfă.

4. Informații la care se face referire la punctele 10 - 11 din Regulament:

- a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);
- b) data și ora;
- c) poziția în latitudine și longitudine; sau
- d) relevmentul adevărat și distanța în mile marine de la un reper costier identificat în mod clar;
- e) direcția;
- f) viteza;
- g) portul de destinație și ora estimată de sosire;
- h) marfa și, dacă sunt mărfuri periculoase la bord, cantitatea și clasa IMO;
- i) adresa pentru comunicarea informațiilor despre marfă;
- j) numărul total de persoane la bord;
- k) informații relevante;
- (i) caracteristicile și cantitatea estimată de combustibil de consum, pentru nave cu tonaj brut mai mare de 1.000 tone;
- (j) starea de navigație.

5. Comandantul navei trebuie să informeze imediat ANRM despre orice schimbare în informațiile notificate ca urmare a prezentei anexe.

Anexa nr. 2

la Regulamentul privind stabilirea Sistemului
de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care
intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova

Prescripții
aplicabile echipamentului de la bord

Capitolul I
Sistem de identificare automată (AIS)

1. Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, altele decât navele de pasageri, care efectuează voiajuri internaționale și care fac escală într-un port din Republica Moldova, trebuie să fie echipate cu un sistem de identificare automată (AIS), în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.

1.1. Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, altele decât navele de pasageri, care nu efectuează voiajuri internaționale, trebuie să fie echipate cu AIS conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.

Capitolul II. Înregistrator al parametrilor de navigație (VDR/S-VDR)

2. Navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței de dotare cu echipament prevăzută la punctele 15 - 16 din Regulament.

2.1. a) Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, altele decât navele de pasageri, care efectuează voiajuri internaționale și care fac escală într-un port din Republica Moldova, trebuie să fie echipate cu un înregistrator al parametrilor de navigație (VDR), în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.

b) În cazul navelor pentru transport de marfă construite înainte de 1 iulie 2002, sistemul VDR poate fi unul de tip simplificat (S-VDR) care să respecte standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu cap. V din Convenția SOLAS.

2.2 Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, altele decât navele de pasageri, construite la 1 iulie 2002 sau după această dată și care nu efectuează voiajuri internaționale, trebuie să fie echipate cu VDR conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.

2.3 Navele pentru transport de marfă cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, construite înainte de 1 iulie 2002, care nu efectuează voiajuri internaționale, trebuie să fie echipate cu VDR sau un înregistrator de tip S-VDR conform cu standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu cap. V din Convenția SOLAS.

Capitolul III. Excepții

3.1 Excepții de la cerința de dotare cu echipamente AIS

a) Agenția Navală a Republicii Moldova (ANRM) poate excepta navele de pasageri cu lungimea mai mică de 15 metri sau cu un tonaj brut mai mic de 300, care nu efectuează voiajuri internaționale, de la aplicarea cerințelor privind AIS stabilite în prezenta anexă.

b) ANRM poate excepta navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, dar mai mic de 500, care navighează exclusiv în apele interne ale Republicii

Moldova și în afara rutelor utilizate de obicei de alte nave dotate cu echipamente AIS, de la aplicarea cerințelor de echipare cu AIS stabilite în prezenta anexă.

3.2 Excepții de la cerința de dotare cu echipamente VDR sau S-VDR

ANRM poate excepta de la cerințele de echipare cu VDR sau S-VDR în următoarele condiții:

a) Navele de pasageri pot fi exceptate de la cerințele de echipare cu VDR numai pentru voiajurile în zonele maritime, altele decât:

1) curse interne pe parcursul cărora nu se află niciodată la peste 20 de mile de linia de coastă, unde persoanele naufragiate pot să acosteze, la o înălțime medie a fluxului;

2) curse interne în zone maritime unde probabilitatea de a depăși înălțimea semnificativă a valului de 2,5 metri este mai mică de 10 % pe o perioadă de un an de funcționare continuă sau pe o anumită perioadă limitată din anul de funcționare, exclusiv în perioada respectivă (de exemplu pe durata verii), în cursul căreia nu se află niciodată la peste 15 mile de un loc de refugiu, nici la mai mult de 5 mile de linia de coastă, unde persoanele naufragiate pot să acosteze, la o înălțime medie a fluxului;

3) curse interne în zone maritime unde probabilitatea depășirii înălțimii semnificative a valului de 1,5 metri este mai mică de 10 % pe o perioadă de un an de funcționare continuă sau pe o anumită perioadă limitată din anul de funcționare, exclusiv în perioada respectivă (de exemplu pe durata verii), în cursul căreia nu se află niciodată la mai mult de 6 mile de un loc de refugiu, nici la mai mult de 3 mile de linia de coastă, unde persoanele naufragiate pot să acosteze, la o înălțime medie a fluxului.

b) Navele, altele decât navele de pasageri tip Ro-Ro, construite înainte de 1 iulie 2002, pot fi exceptate de la cerințele privind echiparea cu VDR în cazul în care se poate demonstra că realizarea unei interfețe între un sistem cu VDR și echipamentul existent pe navă este nerezonabilă și impracticabilă.

c) Navele pentru transport de marfă, construite înainte de 1 iulie 2002, indiferent dacă efectuează sau nu voiajuri internaționale, pot fi exceptate de la cerințele de echipare cu VDR dacă aceste nave urmează să fie scoase definitiv din uz în termen de 2 ani de la data implementării menționată la cap. V din Convenția SOLAS.

la Regulamentul privind stabilirea Sistemului
de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care
intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova

Mesajele electronice

1. Republica Moldova creează și întreține infrastructura necesară care să-i permită transmiterea, receptarea și conversia datelor cu alte sisteme care utilizează sintaxa XML sau EDIFACT, bazate pe Internet sau echipamente de comunicații X.400.

2. Republica Moldova instituie și ține la zi, în conformitate cu practicile și cerințele internaționale, un „Document de control al interfeței” (DCIF) care descrie mijloacele oferite de sistem în ce privește scenariul mesajului, funcțiile mesajului și relația dintre mesaje. Sincronizarea și performanțele mesajului sunt prezentate în detaliu, precum și protocoalele și parametrii schimbului de date. Documentul de control al interfeței precizează de asemenea conținutul datelor pentru funcțiile obligatorii ale mesajului și descrie aceste mesaje.

3. Aceste proceduri și infrastructura ar trebui să înglobeze, în măsura posibilului, obligațiile de raportare și schimb de informații care rezultă din tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte și bunele practici internaționale în domeniu.

4. DCIF și documentația tehnică a sistemului național este un document aprobat de Ministerul Economiei și Infrastructurii, în consultare cu autoritățile prevăzute la punctul 6 din regulament. DCIF descrie în detaliu cerințele privind performanțele sistemului și procedurile aplicabile sistemului național, concepute pentru a asigura conformarea cu cerințele internaționale relevante. DCIF include norme privind:

- îndrumările privind drepturile de acces pentru managementul calității datelor;
- specificațiile de securitate pentru transmisia și schimbul de date; și
- arhivarea informațiilor la nivel național.

DCIF indică modalitățile de stocare și disponibilitatea informațiilor privind mărfurile periculoase sau poluante în legătură cu serviciile regulate pentru care s-a acordat o exceptare în conformitate cu punctele 37-39 din Regulament. Documentația tehnică referitoare la sistemul național, cum ar fi standardele pentru formatul în care se realizează schimbul de date, manualele de utilizare și specificațiile privind securitatea rețelei, va fi elaborată și aprobată de Ministerul Economiei și Infrastructurii.

3. Sistemul național utilizează standardele sectorului maritim și trebuie să poată interacționa cu sistemele publice și private utilizate ale altor state, pentru crearea, furnizarea sau primirea informațiilor necesare. ANRM se va asigura că informațiile de la furnizorii de date, inclusiv comandanți, armatori, agenți, operatori, expeditori și autorități relevante, este suficient să fie trimise numai o singură dată și sunt disponibile pentru utilizare în toate sistemele de raportări și notificări, precum și în Sistemul de informare și monitorizare a traficului navelor. Mesajele electronice schimbate în conformitate cu prezentul Regulament se vor prezenta părților interesate. În cazul în care norme adoptate la nivel internațional permit direcționarea informațiilor LRIT privind nave care arborează pavilionul unor state terțe, sistemul național se va utiliza pentru a prezenta statelor interesate, la un nivel de securitate adecvat, informațiile LRIT primite în conformitate cu pct. 17 din regulament.

4. Sistemul național se va conforma cerințelor din prezentul regulament în ceea ce privește confidențialitatea informațiilor, precum și principiilor și specificațiilor de securitate descrise în DCIF, în special în privința drepturilor de acces. ANRM va identifica toți utilizatorii pentru care se atribuie un rol și un set de drepturi de acces în conformitate cu DCIF.

la Regulamentul privind stabilirea Sistemului
de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care
intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova

MĂSURI

întreprinse de Agenția Navală a Republicii Moldova în cazul unei amenințări
pentru siguranța navigației și protecția mediului în conformitate cu pct. 50 din Regulament

Atunci când, ca urmare a unui incident ori accident care afectează o navă, de natura celui descris la pct. 43 din Regulament, Agenția Navală a Republicii Moldova (ANRM) consideră, în conformitate cu dreptul internațional, că este necesar să prevină, să limiteze sau să îndepărteze o amenințare gravă și iminentă pentru litoralul național ori interesele conexe, pentru siguranța alt

or nave, a echipajelor și pasagerilor acestora, pentru persoanele de pe țărm ori pentru protecția mediului marin, ANRM poate, printre altele:

a) să restricționeze mișcarea navei sau să o direcționeze să urmeze o anumită rută. Această măsură nu limitează răspunderea comandantului pentru manevrarea în siguranță a navei sale;

b) să notifice în mod oficial comandantul navei pentru ca acesta să ia măsurile imediate și necesare de îndepărtare a pericolelor sau de încetare a activităților care pun în pericol mediul ori siguranța navigației;

c) să trimită o echipă de evaluare la bordul navei care să aprecieze gradul de risc și să îl sprijine pe comandant pentru remedierea situației și pentru a transmite informații despre situația respectivă stației de coastă competente;

d) să dea comandantului instrucțiuni pentru a intra într-un loc de refugiu în cazul unui pericol iminent sau să impună pilotajul ori remorcarea navei. În cazul unei nave care este remorcată în baza unui acord de remorcare sau de salvare, măsurile luate de ANRM în temeiul prevederilor lit. a) și d) pot să fie adresate, de asemenea, societăților de asistență, salvare și remorcare implicate.

Nota informativă
la proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind stabilirea
Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care
intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova a fost elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii în comun cu Agenția Navală a Republicii Moldova.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
<p>Elaborarea proiectului Hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova rezultă din necesitatea realizării angajamentelor asumate de către Republica Moldova, în implimentarea AA RM-UE. Astfel, proiectul prenotat este prevăzut în Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova–Uniunea Europeană în perioada 2017–2019, aprobat în Hotărârea Guvernului nr. 1472/2016.</p> <p>Construcția și dezvoltarea Complexului portuar Giurgiulești a permis majorarea fluxului de mărfuri de import/export, transportate prin intermediul transportului naval, drept urmare a crescut numărul de mijloace plutitoare care fac escală în acest port. Până la momentul actual, Republica Moldova nu a avut reglementări specifice referitoare la monitorizarea traficului pe apele navigabile a Republicii Moldova, ce nu permite agenților economici ce utilizează transportul naval, accesarea unor informații transparente și beneficierea de servicii clar stabilite. Lipsa unor astfel de reglementări are și un aspect negativ asupra siguranței navigației și securității navelor și facilităților portuare.</p>
3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene
Proiectul prezentat este compatibil legislația comunitară și va transpune parțial prevederile transpunerii parțiale a prevederilor Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 208, din 5 august 2002, p. 10–27, text cu relevanță pentru SEE.
4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
<p>Proiectul în cauză vine să asigure o procedură de efectuare în siguranță a navigației în apele navigabile ale Republicii Moldova, în baza prevederilor Legii nr. 599/1999. Aceste reguli vor include prevederi referitoare la notificarea prealabilă a intrărilor navelor în port, cu indicarea informațiilor necesare pentru stabilirea gradului de risc asupra navigației în siguranță, precum și luarea măsurilor corespunzătoare în cazul producerii unor accidente/incidente în timpul voiajului. Totodată, informația prezentată va permite stabilirea corespunderii preventive a navelor, prevederilor convențiilor internaționale din domeniul la care Republica Moldova este parte, și stabilirea acțiunilor ce se impun după caz.</p> <p>Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care se îndreaptă spre un port din Republica Moldova va trebui să notifice autoritățile competente, cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea în zona de control al traficului, sau cel mai târziu la momentul când nava părăsește portul anterior, dacă durata voiajului este mai mică de 24 de ore, sau dacă portul de escală nu este cunoscut ori este schimbat pe timpul voiajului, imediat ce acesta este cunoscut. Informația obținută va fi folosită nu doar de autoritățile abilitate pentru asigurarea siguranței navigației, dar și în scopul oferirii navelor aflate în pericol unui loc de refugiu, conform normelor internaționale.</p>
5. Fundamentarea economico-financiară
Implementarea proiectului nu necesită cheltuieli bugetare.
6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova a fost elaborat în vederea executării art. 6¹ alin. (4), litera d), art. 114 alin. (3) din Codul navigației maritime comerciale, aprobat prin Legea nr. 599/1999, pct. 9 subpct. 1 lit. c) al Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale a Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova.

7. Avizarea și consultarea publică a proiectului

Anunțul privind inițierea elaborării proiectului Hotărârii Guvernului este plasat pe site-ul Ministerului Economiei și Infrastructurii, la compartimentul Transparența, secțiunea Transparența decizională, rubrica Anunțuri privind inițierea elaborării deciziei.

În conformitate cu prevederile Regulamentului Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, prezentul proiect se remite Cancelariei de Stat pentru înregistrare.

Proiectul urmează a fi consultat cu:

- 1) Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului,
- 2) Ministerul Finanțelor,
- 3) Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene,
- 4) Cancelaria de Stat,
- 5) Serviciul de Informații și Securitate,
- 6) Congresul autorităților locale din Moldova,
- 7) Ministerul Justiției,
- 8) Centrul National Anticorupție.

8. Constatările expertizei anticorupție

9. Constatările expertizei de compatibilitate

10. Constatările expertizei juridice

11. Constatările altor expertize

Analiza impactului de reglementare la *proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova* a fost examinată și susținută de către Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, la 25 februarie 2020.

Ministru

Anatol USATÎI

Formularul tipizat al documentului de analiză a impactului

Titlul analizei impactului (poate conține titlul propunerii de act normativ):	Proiectul Hotărârii de Guvern privind aprobarea Regulamentului pentru stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova			
Data:	15.01.2020			
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Economiei și Infrastructurii (Agenția Navală a Republicii Moldova)			
Subdiviziunea:	Direcția Transport			
Persoana responsabilă și datele de contact:	MEI – Veronica Melihov (ANRM – Igor Zaharia 079112028)			
Compartimentele analizei impactului				
1. Definirea problemei				
a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate				
<p>- Lipsa unui sistem de informare și monitorizare a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova;</p> <p>- Apariția problemelor la intrarea navelor în Complexul portuar Giurgiulești din cauza necunoașterii pescajului navei la încărcare, care datorită specificului portului poate să nu permită intrarea în siguranță din cauza oscilațiilor nivelului de apă în port, și drept rezultat micșorării adâncimilor garantate.</p> <p>- Lipsa unui sistem eficient de schimb de informații care ar îmbunătăți modalitățile de intervenție a autorităților în caz de incidente, accidente ori situații potențial periculoase pe mare, inclusiv operațiunile de căutare și salvare, și pentru a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave.</p> <p>- Acordarea asistenței în cazul unor accidente sau incidente care pot avea în apele navigabile sau la intrarea în port, pot fi periclitate din motivul necunoașterii de către căpitani de nave a informației privind organele abilitate din Republica Moldova, și procedurii de informare în cazul solicitării unui loc de refugiu.</p> <p>- Depistarea în rezultatul examinării navei a neconformării acestora prevederilor convențiilor la care Republica Moldova este parte, fapt ce prezintă pericol pentru navigație în siguranță, și poate fi temei pentru interzicerea ieșirii navei din port.</p>				
b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate				
<p>Proiectul în cauză a fost elaborat în scopul asigurării unui cadru normativ (care la momentul dat nu există) necesar pentru asigurarea exploatarei în siguranță a navelor în apele navigabile ale Republicii Moldova. În conformitate cu prevederile art. 6¹ alin. (4), litera d) al Legii nr.599/1999, supravegherea navigației, controlul și dirijarea traficului de nave pe căile navigabile interne și în porturile Republicii Moldova le efectuează Agenția Navală a Republicii Moldova. Funcțiile și zona de activitate ale serviciului de dirijare, regimul circulației în zonă și nomenclatorul de servicii se stabilesc în reguli, aprobate de Agenția Navală, și se specifică în hotărâri executorii în cadrul portului, în cărți-pilot și în comunicate oficiale.</p> <p>Stabilirea criteriilor și procedurilor necesare pentru crearea unui sistem de informare și dirijare a traficului navelor, este bazat și pe prevederile Acordului de asociere RM-UE, care presupune implementarea prevederilor Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002. Construcția și dezvoltarea Complexului portuar Giurgiulești a permis majorarea fluxului de mărfuri de import/export, transportate prin intermediul transportului naval, drept urmare a crescut numărul de mijloace plutitoare care fac escală în acest port. Până la momentul actual, Republica Moldova nu a avut reglementări specifice referitoare la monitorizarea traficului pe apele navigabile a Republicii Moldova, ce nu permite agenților economici ce utilizează transportul naval, accesarea unor informații transparente și beneficierea de servicii clar stabilite. Lipsa unor astfel de reglementări are și un aspect negativ asupra siguranței navigației și securității navelor și facilităților portuare.</p>				
Nr. d/o	Tipul navei	Intrări în port		
		2017	2018	2019
1	Maritime	310	294	217
2	Fluviale	208	646	740
Total		518	940	957
Tabelul sus indicat, arată fluxul de nave ce fac escală în Complexul portuar Giurgiulești.				

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei
Amplasarea geografică a Republicii Moldova, lipsa coastei maritime și porturilor maritime (Republica Moldova până la darea în exploatare a Complexului portuar Giurgiulești se considera stat fără ieșire la mare), a stat la baza lipsei unui sistem de informare și monitorizare a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile. Totodată, pînă în anul 2019, Republica Moldova nu a avut instituție specializată din domeniul transportului naval, capabilă să implementeze sistemul menționat.
d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție
<ul style="list-style-type: none"> - Nu va fi posibilă majorarea fluxului de nave ce fac escală în Complexul portuar Giurgiulești; - Este imposibilă implementarea unei strategii de dezvoltare a transportului naval în Republica Moldova referitoare la asigurarea siguranței navigației; - Va persista riscul sporit de accidente și incidente pe apele navigabile ale Republicii Moldova; - Complexul portuar Giurgiulești își va pierde atractivitatea din motivul că navele ce fac escală în acest complex portuar nu vor beneficia de informații clare referitoare la procedura de dirijare a traficului în port; - Importatorii și exportatorii vor alege porturile din statele vecine (Galați – România și Reni - Ucraina) pentru efectuarea operațiunilor de încărcare/descărcare/transbordare în siguranță; - Nu se vor realiza prevederile Acordului de asociere RM-UE; - Armatorii/operatorii/agenții vor suferi de cheltuieli suplimentare majore în cazul producerii accidentelor naval, sau neacordării asistenței în procesul de salvare pe apele navigabile naționale. - Suprapunerea itinerarelor de intrare a navelor în port, și drept rezultat periclitatea lanțului logistic de transport, ce va avea un impact negativ asupra armatorului/operatorului portuar/destinatarului sau expeditorului încărcăturii.
e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului
<p>Legea nr.599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, prevede necesitatea creării unui sistem de informare și monitorizare a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile.</p> <p>Hotărârea Guvernului nr. 706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova, prevede investigarea Agenției Navale a Republicii Moldova cu funcții de dirijare și monitorizare a traficului navelor.</p>
2. Stabilirea obiectivelor
a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)
<ul style="list-style-type: none"> - Sporirea siguranței navigației pe apele navigabile ale Republicii Moldova; - Crearea procedurilor clare care vor asigura intrarea/ieșirea în Complexul portuar Giurgiulești; - Crearea condițiilor ce vor atrage nave în Complexul portuar Giurgiulești. - Dezvoltarea ramurii prin crearea condițiilor clare pentru intrarea/ieșirea navelor în Complexul portuar Giurgiulești.
3. Identificarea opțiunilor
a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție
<ul style="list-style-type: none"> - Nu va fi posibilă majorarea fluxului de mărfuri de import/export din motivul că nu va fi asigurată navigația în siguranță în apele navigabile a Republicii Moldova; - Nu se vor îndeplini prevederile Legii nr.599/1999, Hâtărârii Guvernului nr.706/2018 și Acordului de asociere RM-UE privind implementarea Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002;
b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea țin seama de cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate
<p>Proiectul în cauză vine să asigure o procedură de efectuare în siguranță a navigației în apele navigabile ale Republicii Moldova, în baza prevederilor Legii nr.599/1999. Aceste reguli vor include prevederi referitoare la notificarea prealabilă a intrărilor navelor în port, cu indicarea informațiilor necesare pentru stabilirea gradului de risc asupra navigației în siguranță, precum și luarea măsurilor corespunzătoare în cazul producerii unor accidente/incidente în timpul voiajului. Totodată, informația prezentată va permite stabilirea corespunderii preventive a navelor, prevederilor convențiilor internaționale din domeniul la care Republica Moldova este parte, și stabilirea acțiunilor ce se impun după caz.</p> <p>Implementarea proiectului va permite și operatorilor portuari să beneficieze din timp de informația referitoare la navele ce doresc să facă escală în port, și vor putea planifica activitățile sale în așa fel ca să opereze mai multe nave în port, fără suprapunerea itinerarelor acestora, fapt ce la momentul de față se întâmplă. Astfel se vor crea condiții pentru armatorii navelor, de a planifica din timp voiajele următoare ale navelor pe care le posedă.</p> <p>Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care se îndreaptă spre un port din Republica Moldova va trebui să notifice autoritățile competente, cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea în zona de control al traficului, sau cel mai târziu la momentul când nava părăsește portul anterior, dacă durata voiajului este mai mică de 24 de ore, sau dacă portul de escală nu este cunoscut ori este schimbat pe timpul voiajului, imediat ce acesta este cunoscut. Informația obținută va fi folosită nu doar de autoritățile abilitate pentru asigurarea siguranței navigației, dar și în scopul oferirii navelor aflate în pericol unui loc de refugiu, conform normelor internaționale.</p>
c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Nu sunt
4. Analiza impacturilor opțiunilor
a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate
<p>1. Numărul limitat de nave maritime care pot fi operate în Republica Moldova (Complexul portuar Giurgiulești) datorită faptului că nu va fi posibilă planificarea pe un termen rezonabil a intrărilor în port;</p> <p>2. În port vor intra nave substandarde, care prezintă pericol sporit pentru navigație, pun în pericol viața umană și mediul ambiant.</p>
b ¹) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea
<p>Tendința mondială asupra fortificării navigației în siguranță, ocrotirii vieții umane pe mare, protecției mediului, impun accentuarea eforturilor autorităților maritime asupra monitorizării continue a unităților plutitoare aflate sub pavilion, precum și celor ce fac escală în porturile statelor riverane, care pot fi atinse inclusiv prin crearea sistemelor integrate în domeniul navigației. Sistemul de informare și monitorizare a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova.</p> <p>Beneficiarii acestui proiect sunt autoritățile competente menționate în proiectul regulamentului, operatorii portuari, precum și armatorii navelor ce fac escală în Complexul portuar Giurgiulești. Regulamentul nu va avea impact negativ asupra autorităților de stat vizate, și nici asupra operatorilor portuari. Pentru armatorii navelor ce fac escală în Complexul portuar Giurgiulești, la fel nu va avea un impact negativ, din motivul că prevederile similare se aplică la nivel global, inclusiv în porturile de vecinătate (Galați – România, Reni – Ucraina etc.).</p> <p>Implementarea prevederilor regulamentului înaintat spre aprobare va avea un impact pozitiv asupra navigației în siguranță în apele navigabile a Republicii Moldova, precum și asupra agenților economici implicați în procesul de transportare, încărcare/descărcare în Complexul portuar Giurgiulești, precum și expeditorilor și destinatarilor încărcăturilor transportate prin intermediul transportului naval. Acest impact pozitiv va consta în posibilitatea planificării operațiunilor de încărcare/descărcare în port, pregătirea corespunzătoare a cheiurilor pentru acostare a navelor și formarea (stocarea) cantității necesare de mărfuri (sau transport după caz) care se preconizează a fi transportat. Va fi posibilă organizarea adecvată a proceselor logistice, care depind direct de pregătirea operatorilor portuari pentru încărcarea/descărcarea navelor la chei, disponibilitatea cantității necesare de mărfuri pregătite la chei, și a transportului auto sau feroviar pentru efectuarea transbordării. Acești factor va micșora timpul de staționare a navei la chei, va spori procesul de încărcare/descărcare a mărfurilor transportate, și drept rezultat va diminua cheltuielile agenților economici implicați în procesul logistic de transportare a mărfurilor.</p>
b ²) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea
<p>Opțiunea de a nu face nimic, va avea un impact negativ nu doar asupra armatorilor navelor și agenților economici importatori/exportatori, precum și operatorilor din Complexul portuar Giurgiulești, prin faptul că nu va fi posibilă planificarea intrărilor în port, vor apărea suprapuneri a itinerarelor ce va aduce la cheltuieli suplimentare a armatorilor, expeditorilor/destinatarilor mărfurilor etc. Totodată va avea și un aspect negativ asupra siguranței navigației în apele navigabile ale Republicii Moldova, care poate aduce la avarii grave cu pierderea a vieților umane și poluarea mediului.</p>
c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta
<p>Pentru opțiunea de a nu face nimic, există riscul producerii unor accidente grave în port, care la rândul său vor stopa activitatea la anumite cheiuri a Complexului portuar Giurgiulești.</p>
d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sînt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi
<p>Proiectul elaborat nu va implica costuri din partea agenților economici ce beneficiază de serviciile din domeniul transport naval.</p>
Concluzie
e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați
<p>Reieșind din cele menționate, opțiunea optimă va permite dezvoltarea transportului naval în Republica Moldova, va spori navigația în siguranță pe apele navigabile ale Republicii Moldova și va avea un impact pozitiv asupra agenților economici implicați în procesul de transportare a mărfurilor prin intermediul transportului naval.</p>
5. Implementarea și monitorizarea
a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sînt necesare
<p>Având în vedere necesitatea sporirii gradului de siguranță în procesul de intrare/ieșire a navelor în Complexul portuar Giurgiulești, precum și armonizarea bazei normative a Republicii Moldova la directivele și regulamentele</p>

UE stipulate în Acordul de asociere RM-UE, implementarea va avea loc prin crearea bazei normative transparente, care va asigura operarea/intrarea/ieșirea navelor în siguranță în apele navigabile ale Republicii Moldova.

b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea

Unul din principalii indicatori de performanță este nr. navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova.

Va crește volumul de mărfuri transportate prin intermediul transportului naval, și se va majora numărul navelor ce fac escală în porturile și cheiurile Republicii Moldova, va spori gradul de navigație în siguranță pe apele navigabile ale Republicii Moldova prin micșorarea numărului de nave substandarde la operare a Complexului portuar Giurgiulești.

c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea

Implementarea prezentului regulament va permite resimțirea impactului pozitiv în termen de 1-2 ani.

Evaluarea opțiunii va avea loc prin compararea cu anii precedenți a numărului de accidente/incidente în port, și a numărului de nave ce au făcut escală în Complexul portuar Giurgiulești.

6. Consultarea

a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă

1. Agenții economici din Republica Moldova producția cărora este destinată pentru export;

2. Agenții economici din Republica Moldova activitatea cărora este importul produselor în Republica Moldova;

3. Operatorii portuari;

4. Armatorii navelor.

b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților

În temeiul art. 9 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional și pct. 177 al Regulamentului Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, anunțul de inițiere a elaborării proiectului a fost publicat pe pagina web a Ministerului Economiei și Infrastructurii, www.mei.gov.md, la compartimentul Transparența decizională/Anunțuri privind inițierea elaborării deciziei.

c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categorii de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alternativă 1	Opțiunea alternativă 2
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	+2		
povara administrativă	0		
fluxurile comerciale și investiționale	0		
competitivitatea afacerilor	+3		
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	+3		
concurența pe piață	0		
activitatea de inovare și cercetare	0		
veniturile și cheltuielile publice	+3		
cadrul instituțional al autorităților publice	0		
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	+2		
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	+1		
situația social-economică în anumite regiuni	+1		
situația macroeconomică	+2		
alte aspecte economice	+3		
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	+1		
nivelul de salarizare	+2		
condițiile și organizarea muncii	+2		
sănătatea și securitatea muncii	+1		
formarea profesională	+1		
inegalitatea și distribuția veniturilor	0		
nivelul veniturilor populației	+2		
nivelul sărăciei	0		

accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0		
diversitatea culturală și lingvistică	+3		
partidele politice și organizațiile civice	0		
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	0		
modul sănătos de viață al populației	0		
nivelul criminalității și securității publice	0		
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0		
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0		
accesul și calitatea serviciilor medicale	0		
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	+ 3		
nivelul și calitatea educației populației	0		
conservarea patrimoniului cultural	0		
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0		
accesul și participarea populației în activități sportive	0		
discriminarea	0		
alte aspecte sociale	0		
De mediu			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	+2		
calitatea aerului	+2		
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	+1		
biodiversitatea	0		
flora	0		
fauna	0		
peisajele naturale	0		
starea și resursele solului	0		
producerea și reciclarea deșeurilor	0		
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	0		
consumul și producția durabilă	0		
intensitatea energetică	0		
eficiența și performanța energetică	0		
bunăstarea animalelor	0		
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0		
utilizarea terenurilor	0		
alte aspecte de mediu	0		
<p><i>Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b¹) și, după caz, b²), privind analiza impacturilor opțiunilor.</i></p>			
Anexe			
PHG Nota informativă Documentul de analiză a impactului Tabelul de concordanță			

TABEL DE CONCORDANȚĂ
la proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind
stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime
care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova

1	Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 208, din 5 august 2002, p. 10–27
2	Titlul proiectului de act normativ național Proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova.
3	Gradul general de compatibilitate Parțial compatibil

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>Articolul 1</p> <p>Scopul</p> <p>Scopul prezentei directive este de a institui în Comunitate un sistem de monitorizare a traficului navelor maritime și de informare în vederea creșterii siguranței și eficienței traficului maritim, de a îmbunătăți reacția autorităților la incidentele, accidentele sau situațiile potențial periculoase produse pe mare, inclusiv operațiile de căutare și salvare, și de a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave.</p> <p>Statele membre monitorizează și iau toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a asigura respectarea cerințelor din prezenta directivă de către căpitani, operatorii sau agenții navelor, ca și de încărcătorii sau proprietarii mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bordul acestor nave.</p>	<p>1. Regulamentul privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova (în continuare - Regulament) are drept scop instituirea unui sistem de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova, pentru a întări siguranța și eficiența traficului maritim, a îmbunătăți modalitățile de intervenție a autorităților în caz de incidente, accidente ori situații potențial periculoase pe mare, inclusiv operațiunile de căutare și salvare, și pentru a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave.</p>	Compatibil			<p>Agenția Navală al Republicii Moldova</p>
<p>Articolul 2</p> <p>Domeniu de aplicare</p> <p>(1) Prezenta directivă se aplică navelor cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, cu excepția dispozițiilor contrare.</p> <p>Cu excepția cazului în care există dispoziții contrare, prezenta directivă nu se aplică:</p> <p>(a) navelor de război, navelor de război auxiliare și altor nave deținute sau exploatate de un stat membru și utilizate pentru un serviciu public necomercial;</p> <p>(b) vaselor de pescuit, ambarcațiunilor tradiționale și celor de agrement având o lungime mai mică de 45 de metri;</p> <p>(c) rezervoarelor de pe nave de un tonaj brut de mai puțin de 1 000 tone și proviziilor și echipamentelor pentru utilizare la bordul tuturor navelor.</p>	<p>2. Prevederile prezentului Regulament se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300, dacă nu s-a prevăzut altfel.</p> <p>5. Cu excepția cazului în care există dispoziții contrare, prezentul Regulament nu se aplică:</p> <p>a) navelor militare, navelor auxiliare și altor nave în proprietatea sau operate de către statul Republica Moldova, care sunt exploatate exclusiv în serviciu necomercial de stat;</p> <p>b) navelor de pescuit, navelor tradiționale și ambarcațiunilor de agrement cu o lungime mai mică de 45 m.</p> <p>3. Navele cu un tonaj brut mai mic de 1.000 nu au obligativitatea de raportare pentru combustibilul de consum.</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>Articolul 3</p> <p>Definiții</p> <p>În înțelesul prezentei directive,</p> <p>(a) „Instrumente internaționale relevante” înseamnă următoarele instrumente, în versiunea lor actualizată:</p> <p>— MARPOL înseamnă Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării cauzate de nave și protocolul său din 1978;</p> <p>— SOLAS înseamnă Convenția internațională pentru siguranța vieților umane pe mare, împreună cu protocoalele și modificările la aceasta;</p> <p>— Convenția internațională din 1969 privind măsurarea tonajului navelor;</p> <p>— Convenția internațională din 1969 privind intervenția în largul mării în cazurile de accidente însoțite de poluarea cu petrol și protocolul său din 1973 privind intervenția în largul mării în cazurile de poluare cu alte substanțe decât petrolul;</p> <p>— Convenția SAR înseamnă Convenția internațională din 1979 privind operațiunile de căutare și salvare maritimă;</p>	<p>6. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:</p> <p>instrumente internaționale relevante, în versiunea lor actualizată:</p> <p>MARPOL 73/78 - Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la data de 17 februarie 1978, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr.189/2005, cu modificările ulterioare;</p> <p>Convenția SOLAS - Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005, împreună cu protocoalele și amendamentele la aceasta;</p> <p>Convenția TONNAGE - Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor, încheiată la Londra la 23 iunie 1969, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 188/2005;</p> <p>Convenția internațională privitoare la intervenția în marea liberă în cazuri de accidente de poluare cu produse petroliere, încheiată la Bruxelles la 22 noiembrie 1969, și Protocolul la aceasta din 1973 cu privire la intervenția în marea liberă în cazuri de poluare cu substanțe, altele decât cele petroliere;</p> <p>Convenția S.A.R. - Convenția internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, adoptată de Conferința internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, organizată de</p>	Parțial compatibil			
---	---	--------------------	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>— Cod ISM înseamnă codul internațional de gestionare a siguranței;</p> <p>— Codul IMDG înseamnă codul maritim internațional al mărfurilor periculoase;</p> <p>— Codul IBC înseamnă codul internațional OMI pentru construcția și echiparea navelor care transportă substanțe chimice periculoase în vrac;</p> <p>— Codul IGC înseamnă codul internațional OMI pentru construcția și echiparea navelor care transportă gaze lichefiate în vrac;</p> <p>— Codul BC înseamnă codul OMI de practici sigure pentru încărcăturile solide în vrac;</p> <p>— Codul INF înseamnă codul OMI pentru transportul în condiții de siguranță al combustibilului nuclear iradiat, al plutoniului și al deșeurilor de mare radioactivitate în recipiente la bordul navelor;</p>	<p>Organizația Maritimă Internațională la Hamburg în perioada 9-27 aprilie 1979;</p> <p>Codul I.S.M. - Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței - Codul I.S.M.) cu modificările ulterioare;</p> <p>Codul IMDG - Codul maritim internațional de mărfuri periculoase;</p> <p>Codul IBC - Codul internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase (Codul IBC), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC. 4(48) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 17 iunie 1983 și, respectiv, prin Rezoluția MEPC. 19(22) a Comitetului pentru Protecția Mediului Marin la Londra la 5 decembrie 1985, astfel cum a fost modificat prin amendamentele ulterioare;</p> <p>Codul BC - Codul IMO pentru operarea în siguranță a mărfurilor solide în vrac;</p> <p>Codul 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 (Codul INF), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.</p>				
---	--	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>— Rezoluția A.851(20) a OMI înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 851(20) intitulată „Principii generale aplicabile sistemelor de raportare a navelor și cerințelor în materie de notificare, inclusiv linii directe pentru raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini”;</p> <p>— „Rezoluția A.917(22) a OMI” înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 917(22) intitulată „Linii directe privind utilizarea AIS la bordul navelor”, astfel cum a fost modificată prin Rezoluția A.956(23) a OMI;</p> <p>— „Rezoluția A.949(23) a OMI” înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 949(23) intitulată „Linii directe privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență”;</p> <p>— „Rezoluția A.950(23) a OMI” înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 950(23) intitulată „Servicii de asistență maritimă (MAS)”;</p> <p>— „Liniile directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim” înseamnă liniile directe anexate Rezoluției LEG. 3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 astfel cum sunt aprobate de Consiliul de administrație al Organizației Internaționale a Muncii în cea de-a 296-a sesiune a sa din 12-16 iunie 2006;</p> <p>(b) „operator” înseamnă proprietarul sau administratorul unei nave;</p>	<p>88(71) a Comitetului Securității Maritime din 27 mai 1999;</p> <p>Rezoluția IMO A.851(20) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale privind principiile generale aplicabile sistemelor de raportare a navelor și cerințelor în materie de notificare, inclusiv linii directe pentru raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini;</p> <p>Rezoluția IMO A.917(22) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale - "Linii directe privind utilizarea AIS la bordul navelor", astfel cum a fost modificată prin Rezoluția A.956(23) a IMO;</p> <p>Rezoluția IMO A.949(23) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 949(23) - "Linii directe privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență”;</p> <p>Rezoluția IMO A.950(23) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 950(23) - "Servicii de asistență maritimă (MAS)”;</p> <p>Linii directe IMO privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim - Linii directe anexate Rezoluției LEG. 3(91) a Comitetului juridic al IMO din 27 aprilie 2006, astfel cum sunt aprobate de Consiliul de administrație al Organizației Internaționale a Muncii în cea de-a 296-a sesiune a sa din 12-16 iunie 2006.</p>				
--	---	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>(c) „agent” înseamnă o persoană mandatată sau autorizată să furnizeze informații în numele operatorului navei;</p> <p>(d) „încărcător” înseamnă o persoană pentru care sau în numele căreia sau în contul căreia s-a încheiat un contract de transport de mărfuri cu un transportator;</p> <p>(e) „companie” înseamnă o companie în sensul regulii 1 alineatul (2) din capitolul IX al Convenției SOLAS;</p> <p>(f) „navă” înseamnă un vas sau o ambarcațiune maritimă;</p> <p>(g) „mărfuri periculoase” înseamnă: — mărfurile clasificate în codul IMDG; — substanțele lichide periculoase enumerate în capitolul 17 din codul IBC; — gazele lichefiate enumerate în capitolul 19 din codul IGC; — substanțele solide menționate în apendicele B al codului BC.</p> <p>Sunt incluse și mărfurile pentru al căror transport au fost stabilite condiții preliminare corespunzătoare în conformitate cu punctul 1.1.3 din codul IBC sau punctul 1.1.6 din codul IGC;</p> <p>(h) „mărfuri poluante” înseamnă: — hidrocarburile definite în anexa I la convenția MARPOL; — substanțele lichide nocive definite în anexa II la convenția MARPOL; — substanțele dăunătoare definite în anexa III la convenția MARPOL;</p>	<p>operator – proprietarul, armatorul sau managerul navei;</p> <p>agent - orice persoană împuternicită sau autorizată să furnizeze informații în numele operatorului navei;</p> <p>companie - o companie astfel definită în regula 1(2) a cap. IX din Convenția SOLAS;</p> <p>navă - orice navă sau ambarcațiune maritimă;</p> <p>mărfuri periculoase: - mărfuri clasificate în Codul IMDG; - substanțe lichide periculoase, enumerate în cap. 17 din Codul IBC; - gaze lichefiate enumerate în cap. 19 din Codul IGC; - mărfuri solide la care se face referire în apendicele B la Codul BC;</p> <p>- mărfurile pentru transportul cărora s-au stabilit condiții inițiale corespunzătoare, în conformitate cu alin. 1.1.3 din Codul IBC sau cu alin. 1.1.6 din Codul IGC.</p> <p>mărfuri poluante: - produse petroliere astfel cum sunt definite în anexa nr. I la MARPOL 73/78; - substanțe lichide nocive astfel cum sunt definite în anexa nr. II la MARPOL 73/78;</p>				
--	--	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>(i) „unitate de transport a încărcăturii” înseamnă un vehicul destinat transportului rutier al mărfurilor, un vagon de cale ferată pentru transport de marfă, un container de marfă, o cisternă pentru transport rutier, un vagon de cale ferată sau o cisternă portabilă;</p> <p>(j) „adresă” înseamnă numele și legăturile de comunicare permițând stabilirea unui contact în caz de necesitate cu operatorul, agentul, autoritatea portuară, autoritatea competentă sau altă persoană autorizată sau organism deținând informații detaliate privind încărcătura navei;</p> <p>(k) „autorități competente” înseamnă autoritățile și organizațiile desemnate de statele membre să îndeplinească anumite funcții în temeiul prezentei directive;</p>	<p>- substanțe dăunătoare astfel cum sunt definite în anexa nr. III la MARPOL 73/78.</p> <p>unitate de transport marfă - un vehicul rutier de marfă, un vagon de cale ferată pentru transport marfă, un container de marfă sau orice cisternă rutieră, vagon de cale ferată ori cisternă portabilă.</p> <p>adresă - numele și legăturile de comunicație prin care se poate lua contact, când este necesar, cu operatorul, agentul, autoritatea portuară, autoritatea competentă sau cu orice altă persoană ori organism autorizat, care se află în posesia unor informații detaliate privind încărcătura navei;</p> <p>autorități competente - autoritățile desemnate să îndeplinească funcții în temeiul prezentului Regulament: Agenția Navală a Republicii Moldova - autoritate administrativă de certificare, autorizare, supraveghere și control în domeniul transportului naval, aflată în subordinea Ministerului Economiei și Infrastructurii, responsabilă de domeniul siguranței navigației și al securității navelor (în continuare - ANRM); Consiliul local - autoritate reprezentativă și deliberativă a populației unității administrativ-teritoriale de nivelul întâi sau al doilea, aleasă în vederea soluționării problemelor de interes local; Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului - organ central de specialitate al administrației publice, cu atribuții în protecția mediului și gospodărirea apelor la nivel național; Ministerul Economiei și Infrastructurii - organul central de specialitate al administrației publice</p>				
---	---	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>(l) „autoritate portuară” înseamnă autoritatea sau organismul competent desemnat de statele membre pentru fiecare port pentru a primi și pune la dispoziție informațiile notificate în temeiul prezentei directive;</p> <p>(m) „loc de refugiu” înseamnă un port, o parte dintr-un port sau altă dană sau ancoraj de protecție sau orice altă zonă adăpostită identificată ca atare de un stat membru pentru adăpostirea navelor în primejdie;</p> <p>(n) „stație de coastă” înseamnă serviciul de trafic maritim, instalația de pe uscat responsabilă cu un sistem de notificare obligatorie aprobat de OMI sau un organism responsabil cu coordonarea operațiilor de căutare și salvare sau a operațiilor de combatere a poluării maritime, desemnat de statele membre în conformitate cu prezenta directivă;</p> <p>(o) „serviciu de trafic maritim (STM)” înseamnă un serviciu destinat să îmbunătățească siguranța și eficiență și să protejeze mediul și care este în măsură să interacționeze cu traficul și să reacționeze la situațiile de trafic care apar în zona STM;</p> <p>(p) „sistem de dirijare” a navelor înseamnă un sistem care acoperă una sau mai multe rute sau măsuri de dirijare a traficului menite să reducă riscul de accidentare; include sisteme de separare a traficului, rute cu sens dublu, rute recomandate, zone de evitat, zone de trafic de coastă, zone de ocolire, zone de precauție și rute maritime de adâncime;</p>	<p>care asigură realizarea politicii guvernamentale în domeniul transportului naval.</p> <p>loc de refugiu - un port, o zonă a unui port sau o dană protejată ori un loc de ancoraj protejat, sau orice altă zonă adecvată pentru adăpostirea navelor în pericol, identificată ca atare în apele naționale;</p> <p>serviciu de trafic maritim (VTS) - serviciul desemnat să îmbunătățească siguranța și eficiența traficului de nave, protecția mediului, să mențină în permanentă legătura cu navele aflate în trafic și să gestioneze situațiile de trafic care se desfășoară în zona de acoperire VTS;</p> <p>sistem de rute pentru nave - sistemul care cuprinde una sau mai multe rute ori măsuri de dirijare a traficului în scopul de a reduce riscul accidentelor maritime; acesta include scheme de separare a traficului, rute în ambele sensuri, rute</p>				
--	--	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>(q) „nave tradiționale” înseamnă toate tipurile de nave istorice precum și copiile acestora, inclusiv cele concepute să î și să promoveze meseriile și navigația tradițională, care împreună reprezintă monumente culturale vii, exploatate conform principiilor tradiționale ale navigației și tehnicii;</p> <p>(r) „accident” înseamnă un accident în sensul Codului OMI pentru anchetele asupra accidentelor și incidentelor maritime;</p> <p>(s) „SafeSeaNet” înseamnă sistemul comunitar de schimb de informații maritime creat de Comisie în cooperare cu statele membre pentru a asigura punerea în aplicare a legislației comunitare;</p> <p>(t) „serviciu regulat” înseamnă o serie de curse ale navelor organizate astfel încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe porturi, fie după un orar publicat, fie prin efectuarea unor curse cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică ce poate fi recunoscută ca atare;</p> <p>(u) „navă de pescuit” înseamnă orice navă echipată pentru exploatarea comercială a resurselor acvatice vii;</p> <p>(v) „navă care are nevoie de asistență” înseamnă, fără a aduce atingere dispozițiilor Convenției SAR privind salvarea persoanelor, o navă aflată într-o situație care ar putea duce la pierderea sa sau la apariția unui pericol pentru mediu sau navigație;</p>	<p>recomandate, zone de evitat, zone de trafic costier, ocoliri, zone de precauție și rute în marea liberă;</p> <p>nave tradiționale - toate tipurile de nave istorice și replici ale acestora, incluzându-le pe cele destinate să încurajeze și să promoveze deprinderile tradiționale și arta marinăriei, care împreună constituie valori culturale perene, operate în conformitate cu principiile tradiționale ale tehnicii și artei marinărești;</p> <p>accident maritim - un accident astfel cum este definit în Codul Organizației Maritime Internaționale (IMO) pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime;</p> <p>serviciu regulat - o serie de curse ale navelor organizate astfel încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe porturi, fie după un orar publicat, fie prin efectuarea unor curse cu o astfel de regularitate ori frecvență încât să constituie o serie sistematică ce poate fi recunoscută ca atare;</p> <p>navă de pescuit - orice navă echipată pentru exploatarea comercială a resurselor acvatice vii;</p> <p>navă care are nevoie de asistență - o navă aflată într-o situație care ar putea duce la pierderea sa sau la apariția unui pericol pentru mediu ori navigație,</p>				
---	--	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

(w) „LRIT” înseamnă un sistem de identificare și localizare la mare distanță a informațiilor, în conformitate cu regulamentul SOLAS V/19-1.	fără a aduce atingere dispozițiilor Convenției S.A.R. cu privire la salvarea persoanelor; LRIT - un sistem de identificare și urmărire a navelor la mare distanță, în conformitate cu regula V/19-1 din Convenția SOLAS;				
<p>Articolul 4</p> <p>Notificare înainte de intrarea în porturile statelor membre</p> <p>(1) Operatorul, agentul sau căpitanul unei nave care se îndreaptă spre un port al unui stat membru notifică autorității portuare informațiile prevăzute în anexa I punctul 1:</p> <p>(a) cu cel puțin 24 de ore în avans sau</p> <p>(b) cel târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, dacă durata cursei este mai scurtă de 24 de ore sau</p> <p>(c) dacă portul de escală nu este cunoscut sau este schimbat în timpul cursei, de îndată ce aceste informații sunt disponibile.</p> <p>(2) Navele care vin dintr-un port aflat în afara Comunității și au ca destinație un port dintr-un stat membru și care transportă mărfuri periculoase sau poluante respectă obligațiile de notificare prevăzute la articolul 13.</p>	<p>8. Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care se îndreaptă spre un port din Republica Moldova trebuie să notifice ANRM, conform punctului 1 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament, astfel:</p> <p>a) cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea în zona de control al traficului; sau</p> <p>b) cel mai târziu la momentul când nava părăsește portul anterior, dacă durata voiajului este mai mică de 24 de ore; sau</p> <p>c) dacă portul de escală nu este cunoscut ori este schimbat pe timpul voiajului, imediat ce acesta este cunoscut.</p> <p>9. Navele care au ca destinație un port din Republica Moldova, care transportă mărfuri periculoase sau poluante, trebuie să se conformeze obligațiilor de notificare prevăzute la punctele 29 - 34 din prezentul Regulament.</p>	Compatibil			
<p>Articolul 5</p> <p>Monitorizarea navelor care intră în zona supusă sistemelor de raportare obligatorie a navelor</p> <p>(1) Statul membru interesat urmărește și ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că toate navele care intră în zona supusă unui sistem de raportare obligatorie a navelor adoptat de OMI în conformitate cu regula 11 din capitolul V al Convenției SOLAS și exploatat de</p>	<p>10. ANRM trebuie să se asigure și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru ca toate navele care intră în zona unui sistem de raportare obligatorie a navelor, adoptat de IMO în conformitate cu regula 11, cap. V din Convenția SOLAS și operat de ANRM în conformitate cu liniile directoare și criteriile relevante elaborate de IMO, să se conformeze acestui sistem și să</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>unul sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, în conformitate cu liniile directe relevante și criteriile elaborate de OMI, se conformează acestui sistem, raportând informațiile cerute de un stat membru în conformitate cu Rezoluția OMI A.851(20).</p> <p>(2) Atunci când se supune adoptării de către OMI un nou sistem de raportare obligatorie a navelor sau o propunere de modificare a unui sistem de raportare existent, statul membru include în propunerea sa cel puțin informațiile menționate în anexa I punctul 4.</p>	<p>transmite informațiile cerute în conformitate cu Rezoluția IMO A.851(20), inclusiv informațiile suplimentare cerute de ANRM.</p> <p>11. Atunci când se supune aprobării IMO un sistem nou de raportare obligatoriu sau o propunere care să amendeze un sistem de raportare existent, ANRM trebuie să includă în cererile sale cel puțin informațiile prevăzute la punctul 4 din anexa nr. 1 al prezentului Regulament.</p>				
<p>Articolul 6</p> <p>Folosirea sistemelor de identificare automată</p> <p>(1) Orice navă care face o escală într-un port al unui stat membru trebuie să fie echipată, în conformitate cu calendarul prezentat în anexa II punctul (I), cu un sistem de identificare automată care să satisfacă standardele de performanță elaborate de OMI.</p> <p>(2) Navele echipate cu un astfel de sistem îl mențin în funcțiune permanent, cu excepția cazurilor în care acorduri internaționale, norme sau standarde internaționale prevăd protecția informațiilor referitoare la navigație.</p>	<p>12. Orice navă care face escală în port trebuie, în conformitate cu prevederile Capitolului I din anexa nr. 2 al prezentului Regulament, să fie dotată cu AIS care să îndeplinească standardele de performanță stabilite de IMO.</p> <p>13. Navele dotate cu AIS sunt obligate să îl mențină permanent în funcțiune, cu excepția cazurilor în care, pentru protecția informațiilor de navigație, prin acorduri, reguli sau standarde internaționale, se prevede altfel.</p>	Compatibil			
<p>Articolul 6a</p> <p>Utilizarea sistemelor de identificare automată (AIS) de către navele de pescuit</p> <p>Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri care arborează pavilionul unui stat membru și este înmatriculată în Comunitate sau care operează în apele interioare sau pe marea teritorială a unui stat membru sau care își descarcă propria captură în porturile unui stat membru este echipată, în conformitate cu calendarul prezentat în anexa II partea I punctul 3, cu un AIS (clasa A)</p>	<p>15. Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri, indiferent de pavilion, care operează în apele interioare ale Republicii Moldova sau își descarcă propria captură în porturile din Republica Moldova trebuie să fie dotată, conform calendarului prezentat în Capitolul I punctul 2 din anexa nr. 2 la prezentul Regulament, cu un AIS (clasa A) care să corespundă standardelor de performanță elaborate de IMO.</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

care să corespundă standardelor de performanță elaborate de OMI.					
Navele de pescuit echipate cu AIS îl mențin permanent în funcțiune. În circumstanțe excepționale, AIS poate fi oprit din funcțiune în cazul în care comandantul consideră acest lucru necesar pentru siguranța sau securitatea navei sale.	16. Navele de pescuit echipate cu AIS sunt obligate să îl mențină permanent în funcțiune. În circumstanțe excepționale, AIS poate fi oprit din funcțiune în cazul în care comandantul consideră acest lucru necesar pentru siguranța sau securitatea navei sale.				
<p>Articolul 6b</p> <p>Utilizarea sistemelor de identificare și urmărire a navelor la mare distanță (LRIT)</p> <p>(1) Navele cărora li se aplică Regulamentul SOLAS V/19-1 și standardele de performanță și cerințele funcționale adoptate de OMI sunt dotate cu echipament LRIT care respectă regulamentul respectiv când face apel la un port dintr-un stat membru.</p> <p>Statele membre și Comisia cooperează pentru a determina cerințele privind dotarea cu echipament de transmitere de informații LRIT la bordul navelor care navighează sub acoperirea stațiilor fixe AIS ale statelor membre și prezintă Organizației Maritime Internaționale orice măsuri adecvate.</p> <p>(2) Comisia colaborează cu statele membre la instituirea unui Centru european de date LRIT, având ca responsabilitate procesarea informațiilor privind identificarea și urmărirea la mare distanță.</p>	17. Navele cărora li se aplică Regula V/19-1 din Convenția SOLAS și standardele de performanță și cerințele funcționale adoptate de IMO, când ajung într-un port din Republica Moldova, trebuie să fie dotate cu echipament LRIT care respectă regula respectivă.	Partial compatibil			
<p>Articolul 7</p> <p>Folosirea sistemelor de dirijare a navelor</p> <p>(1) Statele membre monitorizează și iau toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că toate navele care intră în zona supusă unui sistem de dirijare obligatorie a navelor adoptat de OMI conform regulii 10 din capitolul</p>	18. Toate navele care navighează în apele naționale navigabile, atunci când intră în zona unui sistem de rute obligatorii, adoptat de către IMO în conformitate cu regula 10 a cap. V din Convenția SOLAS, trebuie să folosească sistemul în conformitate cu liniile directe și criteriile relevante ale IMO. ANRM trebuie să	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>V al Convenției SOLAS și exploatat de unul sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, folosesc sistemul în conformitate cu liniile directoare pertinente și criteriile elaborate de OMI.</p> <p>(2) În cazul în care aplică, pe proprie răspundere, un sistem de dirijare a navei care nu a fost adoptat de OMI, statele membre iau în considerare, ori de câte ori este posibil, liniile directoare și criteriile elaborate de OMI și difuzează toate informațiile necesare pentru o folosire sigură și eficientă a sistemului de dirijare a navei.</p>	<p>monitorizeze și să întreprindă toate măsurile corespunzătoare pentru ca navele să se supună acestor prevederi.</p> <p>19. La punerea în aplicare a unui sistem de rute pentru nave care nu a fost adoptat de IMO, ANRM trebuie să ia în considerare liniile directoare și criteriile IMO și să facă publice toate informațiile necesare pentru folosirea efectivă și în siguranță a sistemului de rute pentru nave.</p>				
<p>Articolul 8</p> <p>Monitorizarea respectării de către nave a serviciilor de trafic maritim</p> <p>Statele membre monitorizează și iau toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că:</p> <p>(a) participă la acel STM și se conformează normelor sale navele care intră în zona de aplicabilitate a unui STM exploatat de unul sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, în apele lor teritoriale și bazat pe liniile directoare elaborate de OMI;</p> <p>(b) se conformează normelor acelui STM navele care arborează pavilionul unui stat membru sau navele care se îndreaptă spre un port dintr-un stat membru și intră în zona de aplicabilitate a unui STM, în afara apelor teritoriale ale unui stat membru și bazat pe liniile directoare elaborate de OMI;</p> <p>(c) respectă normele acelui STM ori de câte ori este posibil navele care, arborând pavilionul unui stat terț și neavând ca destinație un port dintr-un stat membru, intră într-o zonă STM din afara apelor teritoriale ale unui stat membru. Statele membre ar trebui să semnaleze statului de pavilion</p>	<p>20. ANRM trebuie să monitorizeze și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura ca:</p> <p>a) navele care intră într-o zonă de acoperire a unui VTS operat de ANRM să se conformează regulilor acelui VTS;</p> <p>b) navele care se îndreaptă către un port din Republica Moldova și care intră în zona de acoperire a unui VTS operat de ANRM, se conformează regulilor acelui VTS;</p> <p>c) navele care arborează pavilionul Republicii Moldova, care se îndreaptă către un port străin, și care intră în zona de acoperire a unui VTS operat de acel stat, aflat în afara mării teritoriale a acelui stat, se conformează regulilor acelui VTS;</p> <p>d) ori de câte ori este posibil, navele care arborează pavilionul unui stat terț și neavând ca destinație un port din Republica Moldova, intrând într-o zonă de acoperire a unui VTS operat de ANRM, respectă normele acestui VTS. ANRM trebuie să informeze administrația statului de pavilion despre orice încălcare a acestor reguli.</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

respectiv orice încălcare gravă și evidentă a acestor norme într-o astfel de zonă STM.					
<p>Articolul 9</p> <p>Infrastructura sistemelor de raportare a navelor, a sistemelor de dirijare a navelor și a serviciilor de trafic maritim</p> <p>(1) Statele membre iau toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se dota treptat, la termene compatibile cu calendarul menționat în anexa II punctul (I), cu echipamente și instalații pe uscat corespunzătoare pentru primirea și utilizarea informațiilor provenind dintr-un AIS, luând în considerare raza de acțiune necesară pentru transmiterea rapoartelor.</p> <p>(2) Procesul de instalare a tuturor echipamentelor și a instalațiilor de pe uscat necesare punerii în aplicare a prezentei directive se încheie până la sfârșitul anului 2007. Statele membre se asigură că toate echipamentele necesare pentru retransmiterea informațiilor și schimbul acestora între sistemele naționale ale statelor membre sunt operaționale cel târziu după un an de la această dată.</p> <p>(3) Statele membre se asigură că stațiile de coastă responsabile cu urmărirea respectării serviciilor de trafic maritim și a serviciilor de dirijare a navelor au personal suficient și calificat corespunzător, precum și mijloace corespunzătoare de comunicare și monitorizare a navelor și că acestea funcționează în conformitate cu liniile directoare pertinente emise de OMI.</p>	<p>21. ANRM trebuie să întreprindă măsurile necesare pentru a menține operaționale echipamentele corespunzătoare și instalațiile la țărm, destinate pentru a primi și a utiliza informații AIS, conform prevederilor Capitolului I din anexa nr. 2 la prezentul Regulament, luând în considerare zona de acoperire necesară pentru transmiterea rapoartelor.</p> <p>22. ANRM trebuie să întreprindă măsurile necesare pentru a menține operaționale echipamentele corespunzătoare pentru retransmiterea și schimbul de informații între sistemul național și cele ale altor state.</p> <p>23. Pentru funcționarea serviciului de trafic maritim (VTS) responsabil cu monitorizarea conformării navelor cu regulile VTS și sistemelor de rute pentru nave, ANRM trebuie să mențină în permanentă personal suficient și calificat corespunzător, precum și mijloacele adecvate de comunicații și supraveghere a navelor, mijloace care să opereze în conformitate cu liniile directoare ale IMO.</p>	Compatibil			
<p>Articolul 10</p> <p>Sisteme de înregistrare a datelor privind cursa</p> <p>(1) Statele membre urmăresc și iau toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că</p>	24. ANRM trebuie să supravegheze și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura ca navele care fac escală într-un port din Republica Moldova sunt dotate cu un VDR sau	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>navel care fac escală într-un port dintr-un stat membru sunt dotate cu sistem de înregistrare a datelor privind cursa (VDR) în conformitate cu normele prevăzute în anexa II punctul II. La 5 august 2002 încetează exceptările acordate navelor cu punte rului sau ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (d) din Directiva 1999/35/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind sistemul de inspecții obligatorii pentru exploatarea în condiții de siguranță a serviciilor regulate ale navelor cu punte rului și a ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri (8).</p> <p>(2) Datele care au fost colectate dintr-un sistem VDR se pun la dispoziția statului membru interesat în eventualitatea unei anchete efectuate în urma unui accident produs în apele aflate în jurisdicția unui stat membru. Statele membre se asigură că datele sunt folosite în cadrul anchetei și sunt analizate în mod corespunzător. Statele membre asigură publicarea concluziilor anchetei în cel mai scurt timp de la încheierea acesteia.</p>	<p>SVDR, în conformitate cu regulile prevăzute în capitolul II din anexa nr. 2 la prezentul Regulament.</p> <p>25. În eventualitatea unei anchete efectuate în urma unui accident produs în apele aflate sub jurisdicția Republicii Moldova, datele care au fost colectate dintr-un sistem VDR sau S-VDR se pun la dispoziția MEI și ANRM. Aceștia se vor asigura că datele respective sunt folosite în cadrul anchetei și sunt analizate în mod corespunzător. MEI va publica concluziile anchetei în cel mai scurt timp de la încheierea acesteia.</p>				
<p>Articolul 12</p> <p>Cerințe de informare privind transportul mărfurilor periculoase</p> <p>(1) Nicio marfă periculoasă sau poluantă nu poate fi oferită pentru a fi transportată sau luată la bordul unei nave, indiferent de dimensiunea sa, într-un port al unui stat membru, dacă nu s-a prezentat comandantului sau operatorului navei și înainte de încărcarea mărfii la bord o declarație cuprinzând următoarele informații:</p> <p>(a) informațiile enumerate în anexa I punctul 2;</p> <p>(b) pentru substanțele menționate în anexa I la convenția MARPOL, fișa cu date de securitate în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv, unde este cazul,</p>	<p>26. Nici o marfă periculoasă sau poluantă nu poate fi oferită pentru transport sau încărcare la bordul unei nave, indiferent de dimensiunea sa, într-un port din Republica Moldova, dacă nu s-a înaintat comandantului sau operatorului, înainte de încărcarea mărfii la bord, o declarație cuprinzând următoarele informații:</p> <p>a) informațiile prevăzute la punctul 2 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament;</p> <p>b) pentru substanțele prevăzute în anexa I la MARPOL 73/78, fișa datelor de siguranță în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv viscozitatea acestora exprimată în cSt la 50°C, unde este cazul, și densitatea acestora la 15°C, precum și alte date</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>vâscozitatea acestora, exprimată în cSt la 50 °C, și densitatea acestora la 15 °C, precum și alte date incluse în fișa cu date de securitate, în conformitate cu Rezoluția MSC.286(86) a OMI;</p> <p>(c) numerele de apel de urgență ale încărcătorului sau ale oricărei alte persoane sau organism care deține informații privind caracteristicile fizico-chimice ale produselor, precum și privind măsurile care trebuie luate în caz de urgență.</p> <p>(2) Navele care provin dintr-un port din afara Comunității și care fac apel la un port al unui stat membru care au la bord mărfuri periculoase sau poluante trebuie să fie în posesia unei declarații din partea încărcătorului care să conțină informațiile cerute în conformitate cu alineatul (1) literale (a), (b) și (c).</p> <p>(3) Este de datoria și responsabilitatea încărcătorului să prezinte această declarație căpitanului sau operatorului și să garanteze că încărcătura prezentată pentru transport este, într-adevăr, cea declarată în conformitate cu alineatul (1).</p>	<p>incluse în fișa cu date de siguranță, în conformitate cu Rezoluția MSC.286(86) a IMO, adoptată la 5 iunie 2009 - Recomandarea pentru formularele de date privind siguranța materialului (MSDS) pentru încărcăturile de hidrocarburi și de combustibili lichizi prevăzute în anexa I la MARPOL 73/78;</p> <p>c) numerele de urgență ale încărcătorului ori ale oricărei alte persoane sau organism care deține informații privind caracteristicile fizico-chimice ale produselor, precum și măsurile care trebuie luate în caz de urgență.</p> <p>27. Navele care vin dintr-un port a unui stat terț și care intră într-un port al Republicii Moldova, care au la bord mărfuri periculoase sau poluante, trebuie să aibă în posesia sa declarații din partea încărcătorului, care să conțină informațiile cerute în conformitate cu punctul 26.</p> <p>28. Este de datoria și responsabilitatea încărcătorului să înainteze declarație, din stipulată în pct. 27 din prezentul Regulament, comandantului sau operatorului și să se asigure că încărcătura prezentată pentru transport este într-adevăr cea declarată în conformitate cu punctul 26 din prezentul Regulament.</p>				
<p>Articolul 13</p> <p>Notificarea mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord</p> <p>(1) Operatorul, agentul sau căpitanul navei, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care părăsește un port dintr-un stat membru notifică, cel târziu în momentul plecării, informațiile prevăzute în anexa I punctul 3 autorității competente desemnate de acel stat membru.</p>	<p>29. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care pleacă dintr-un port al Republicii Moldova trebuie să comunice în scris ANRM, înaintea plecării navei, toate informațiile prevăzute la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament.</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>(2) Operatorul, agentul sau căpitanul navei, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante venind dintr-un port situat în afara Comunității și îndreptându-se spre un port al unui stat membru sau un loc de ancoraj situat în apele teritoriale ale unui stat membru notifică informațiile indicate în anexa I punctul 3 autorității competente a statului membru în care se află primul port de destinație sau loc de ancoraj, cel târziu în momentul plecării din portul de încărcare sau de îndată ce portul de destinație sau locația ancorajului este cunoscută, dacă aceste informații nu sunt disponibile în momentul plecării.</p>	<p>30. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave care arborează pavilionul Republicii Moldova, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care pleacă dintr-un port terț, trebuie să comunice în scris autorității competente desemnate de acel stat, înaintea plecării navei, toate informațiile prevăzute la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament.</p> <p>31. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase ori poluante, venind dintr-un port terț și care are ca destinație un port sau o zonă de ancoraj aflată în apele naționale ale Republicii Moldova, trebuie să notifice ANRM, ca o condiție pentru intrarea în port ori pentru ancorare, informațiile indicate la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament, cel mai târziu la plecarea din portul de încărcare ori imediat ce portul de destinație sau locul de ancorare este cunoscut, dacă această informație nu este disponibilă la momentul plecării.</p> <p>32. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase ori poluante, venind dintr-un port terț și care are ca destinație un port sau o zonă de ancoraj aflată în apele naționale ale unui alt stat, trebuie să notifice autorității competente a statului în cauză, ca o condiție pentru intrarea în port ori pentru ancorare, informațiile indicate la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament, cel mai târziu la plecarea din portul de încărcare ori imediat ce portul de destinație sau locul de ancorare este cunoscut, dacă această informație nu este disponibilă la momentul plecării.</p>				
---	--	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>(3) Statele membre pot institui o procedură prin care autorizează operatorul, agentul sau căpitanul unei nave din cele menționate la alineatele (1) și (2) să notifice informațiile prevăzute în anexa I punctul 3 autorității portuare din portul de plecare sau de destinație din Comunitate, după caz. Procedura instituită trebuie să asigure accesul autorității competente la informațiile indicate în anexa I punctul 3 în orice moment este nevoie de acestea. În acest scop, autoritatea portuară interesată păstrează informațiile prevăzute în anexa I punctul 3 o perioadă suficient de îndelungată pentru a permite folosirea lor în eventualitatea unui incident sau accident pe mare. Autoritatea portuară ia măsurile necesare pentru furnizarea acestor informații pe cale electronică și fără întârziere autorității competente, 24 de ore din 24, la cerere.</p> <p>(4) Operatorul, agentul sau căpitanul navei trebuie să comunice informațiile referitoare la încărcătura navei indicate în anexa I punctul 3 autorității portuare sau autorității competente.</p> <p>Informațiile trebuie să fie transmise pe cale electronică ori de câte ori este posibil. Schimbul de mesaje electronice trebuie să utilizeze sintaxa și procedurile prevăzute în anexa III.</p>	<p>33. ANRM va aplica o procedură prin care să permită operatorului, comandantului sau agentului unei nave la care fac referire prevederile punctele 29-32 din prezentul Regulament să îi notifice informațiile prevăzute la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament. ANRM trebuie să păstreze aceste informații o perioadă suficientă pentru ca, în cazul unui incident sau accident pe mare, acestea să poată fi utilizate.</p> <p>34. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave trebuie să comunice ANRM informațiile referitoare la marfă, astfel cum sunt prevăzute la punctul 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament, de câte ori este posibil. Informațiile trebuie să fie transferate în format electronic. Schimbul electronic de mesaje trebuie să folosească sintaxa și procedurile prevăzute în anexa nr. 3 la prezentul Regulament.</p> <p>35. ANRM trebuie să coopereze cu alte state interesate pentru a asigura interconectarea și interoperabilitatea sistemelor naționale folosite pentru a gestiona informațiile prevăzute în anexa nr. 1 la prezentul Regulament.</p>				
<p>Articolul 14</p> <p>Schimbul informatizat de date între statele membre</p>	<p>36. Sistemele de comunicație stabilite la punctul 35 din prezentul Regulament trebuie să aibă următoarele caracteristici:</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>Statele membre cooperează pentru a asigura interconectarea și interoperabilitatea sistemelor naționale folosite pentru gestionarea informațiilor indicate în anexa I.</p> <p>Sistemele de comunicare introduse conform primului paragraf trebuie să aibă următoarele caracteristici:</p> <p>(a) schimbul de date trebuie să fie efectuat pe cale electronică și să permită receptarea și prelucrarea mesajelor notificate în conformitate cu articolul 13;</p> <p>(b) sistemul trebuie să permită transmiterea informațiilor 24 de ore din 24;</p> <p>(c) la cerere, prin utilizarea SafeSeaNet, și dacă este necesar în scopul siguranței sau securității maritime sau protejării mediului maritim, statele membre trebuie să poată transmite informații, privind nava și mărfurile periculoase sau poluante aflate la bord, autorităților naționale sau locale competente ale unui alt stat membru, fără întârziere.</p>	<p>a) schimbul de date să fie electronic și să permită ca mesajele notificate conform punctelor 29 – 34 din prezentul Regulament să fie primite și procesate;</p> <p>b) sistemul să permită ca informațiile să fie transmise 24 de ore din 24;</p> <p>c) la cerere, prin utilizarea unui sistem informațional și, dacă este necesar, în scopul siguranței sau securității maritime ori protejării mediului maritim, ANRM trebuie să poată transmite informații privind nava și mărfurile periculoase sau poluante aflate la bord autorităților naționale ori locale competente ale unui alt stat interesat, fără întârziere;</p> <p>d) în scopul siguranței sau securității maritime și/sau protejării mediului maritim, ANRM poate solicita prin sistem informațional specializat, informații privind o navă sub pavilionul Republicii Moldova și mărfurile periculoase sau poluante aflate la bordul acesteia de la un alt stat.</p>				
<p>Articolul 15</p> <p>Derogări</p> <p>(1) Statele membre pot excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între porturi situate pe teritoriul lor de la obligativitatea îndeplinirii cerințelor prevăzute la articolele 4 și 13, dacă au fost îndeplinite următoarele condiții:</p> <p>(a) compania care exploatează respectivele servicii regulate ține și actualizează o listă cu navele respective pe care o transmite autorității competente;</p> <p>(b) pentru fiecare călătorie efectuată se pun la dispoziția autorității competente, la cerere, informațiile prevăzute la anexa I partea 1 sau 3, după caz. Compania stabilește un sistem intern care să garanteze 24 de ore din 24 transmiterea, la cerere, imediat ce a fost primită solicitarea, a</p>	<p>37. ANRM poate excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între porturi situate pe teritoriul Republicii Moldova de la obligativitatea îndeplinirii cerințelor prevăzute la punctele 8-9 și 29 - 34 din prezentul Regulament, dacă au fost îndeplinite următoarele condiții:</p> <p>a) compania care exploatează respectivele servicii regulate ține și actualizează o listă cu navele respective, pe care o va transmite ANRM;</p> <p>b) pentru fiecare călătorie efectuată se pun la dispoziția ANRM, la cerere, informațiile prevăzute la punctul 1 sau 3 din anexa nr. 1 la prezentul Regulament, după caz. Compania stabilește un sistem intern care să garanteze 24 de ore din 24 transmiterea, la cerere, imediat ce a fost primită solicitarea, a acestor informații către ANRM, în format electronic, în conformitate cu</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>acestor informații către autoritatea competentă, în format electronic, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) sau articolul 13 alineatul (4), după caz;</p> <p>(c) orice deviere de la ora estimată de sosire în portul de destinație sau la stația pilot, egală sau mai mare de trei ore, se notifică portului de sosire sau autorității competente, în conformitate cu articolul 4 sau cu articolul 13, după caz;</p> <p>(d) se acordă exceptări numai navelor aflate într-un serviciu specific.</p> <p>În sensul primului paragraf, serviciul se consideră regulat numai dacă este prevăzută funcționarea acestuia timp de minimum o lună.</p> <p>Derogările de la cerințele stabilite la articolele 4 și 13 se limitează la călătorii cu o durată planificată de cel mult 12 ore.</p> <p>(2) Dacă un serviciu regulat internațional este exploatat între două sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, oricare dintre statele membre implicate poate cere celorlalte state membre acordarea unei derogări pentru acest serviciu. Toate statele membre implicate, inclusiv statele de coastă implicate, colaborează în vederea acordării unei derogări serviciului respectiv, în condițiile prevăzute la alineatul (1).</p> <p>(3) Statele membre verifică periodic îndeplinirea condițiilor stabilite la alineatele (1) și (2). În cazul în care cel puțin una din aceste condiții încetează să mai fie îndeplinită, statele membre retrag imediat beneficiul derogării companiei respective.</p> <p>(4) Statele membre transmit Comisiei o listă a companiilor și navelor cărora li s-a acordat o</p>	<p>punctul 8 sau 32 din prezentul Regulament, după caz;</p> <p>c) orice deviere de la ora estimată de sosire în portul de destinație sau la stația-pilot, egală sau mai mare de 3 ore, se notifică ANRM, în conformitate cu punctul 8 sau 32 din prezentul Regulament, după caz;</p> <p>d) se acordă exceptări numai navelor aflate într-un serviciu specific. Serviciul se consideră regulat numai dacă este prevăzută funcționarea acestuia timp de minimum o lună. Exceptările de la cerințele stabilite la punctul 8 și 32 din prezentul Regulament se limitează la călătorii cu o durată planificată de cel mult 12 ore.</p> <p>38. Dacă un serviciu regulat internațional este exploatat între Republica Moldova și unul sau mai multe state, ANRM poate cere acelui stat acordarea unei exceptări pentru acest serviciu. ANRM trebuie să colaboreze cu toate statele implicate, inclusiv statele de coastă implicate, în vederea acordării unei exceptări serviciului respectiv, în condițiile prevăzute la punctul 37 din prezentul Regulament.</p> <p>39. ANRM trebuie să verifice periodic îndeplinirea condițiilor prevăzute la punctele 37 - 38 din prezentul Regulament. Atunci când cel puțin una dintre aceste condiții nu mai este îndeplinită, ANRM va retrage imediat exceptarea acordată.</p>				
---	--	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

derogare în temeiul prezentului articol, precum și orice actualizări ale acestei liste.					
<p>Articolul 16</p> <p>Transmiterea informațiilor privind anumite nave</p> <p>(1) Navele care se încadrează în criteriile menționate mai jos se consideră nave care prezintă un pericol potențial pentru navigație sau o amenințare pentru siguranța maritimă, a persoanelor sau a mediului:</p> <p>(a) navele care, în timpul călătoriei:</p> <p>— au fost implicate în incidentele sau accidentele pe mare menționate la articolul 17 sau</p> <p>— nu au respectat cerințele de notificare și raportare impuse de prezenta directivă sau</p> <p>— au încălcat regulile aplicabile din sistemele de dirijare a navelor și STM aflate în responsabilitatea unui stat membru;</p> <p>(b) navele în privința cărora există dovezi sau prezumții cu privire la deversarea deliberată de hidrocarburi sau alte încălcări ale Convenției MARPOL în apele aflate în jurisdicția unui stat membru;</p> <p>(c) navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile statelor membre sau care au făcut obiectul unui raport sau a unei notificări de către un stat membru în conformitate cu anexa I punctul 1 la Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind controlul navigației de către statul portului (9);</p> <p>(d) navele care nu au comunicat certificate de asigurare sau care nu dețin garanții financiare în conformitate cu oricare din dispozițiile legislației comunitare și normele internaționale;</p> <p>(e) navele care au fost raportate de către piloți sau de autoritățile portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite navigarea lor în siguranță sau care ar putea reprezenta un risc pentru mediu.</p>	<p>40. Navele care se încadrează în una dintre categoriile de mai jos vor fi considerate nave cu un risc potențial pentru siguranța navigației, a persoanelor sau a mediului:</p> <p>1) nave care, în cursul voiajelor lor:</p> <p>a) au fost implicate în incidente sau accidente pe mare, după cum se menționează în punctele 43 -44 din prezentul Regulament; sau</p> <p>b) nu au respectat regulile aplicabile în sistemele de rute pentru nave sau VTS aflate sub jurisdicția Republicii Moldova;</p> <p>2) nave în privința cărora există dovada sau prezumția descărcării deliberate de produse petroliere ori a altor încălcări ale prevederilor MARPOL 73/78 în apele naționale ale Republicii Moldova;</p> <p>3) nave cărora li s-a refuzat accesul în porturile Republicii Moldova ori în porturile altor state, care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări întocmite de ANRM ori de autoritățile competente ale altor state privind punerea în aplicare a standardelor internaționale privind siguranța maritimă, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor, în urma controlului statului de port;</p> <p>4) nave care nu au comunicat sau care nu dețin certificate de asigurare ori garanții financiare în conformitate cu oricare dintre dispozițiile legislației naționale și normelor internaționale;</p> <p>5) nave care au fost raportate de către piloți sau de autorități portuare din Republica Moldova ca prezentând deficiențe aparente care pot compromite navigarea lor în siguranță sau care ar putea crea un risc pentru mediu.</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>(2) Stațiile de coastă care dețin informații pertinente privind navele menționate la alineatul (1) le transmit stațiilor de coastă interesate din celelalte state membre situate pe ruta planificată a navei.</p> <p>(3) Statele membre se asigură că informațiile comunicate lor în conformitate cu alineatul (2) sunt transmise autorităților portuare pertinente și/sau altei autorități desemnate de statul membru. În limitele efectivelor de care dispun, statele membre efectuează orice inspecție sau verificare corespunzătoare în porturile lor, fie din proprie inițiativă, fie la cererea unui alt stat membru, fără a aduce atingere obligațiilor de control ce revin statului portului respectiv. Ele informează toate statele membre interesate referitor la rezultatele acțiunii întreprinse.</p>	<p>41. Atunci când un serviciu de trafic maritim (VTS) de pe teritoriul Republicii Moldova deține informații relevante privind navele la care se face referire la punctul 40 din prezentul Regulament, acesta va comunica aceste informații serviciilor interesate ale altor state aflate pe ruta planificată a navei.</p> <p>42. În limita personalului disponibil, ANRM, la primirea informațiilor prevăzute la punctul 41 din prezentul Regulament, va efectua inspecții sau verificări corespunzătoare în porturile Republicii Moldova, fie din proprie inițiativă, fie la cererea unui stat interesat, fără a aduce atingere obligațiilor ce decurg din activitatea de control al statului portului. ANRM trebuie să informeze autoritățile competente ale statelor interesate despre rezultatele acțiunilor întreprinse.</p>				
<p>Articolul 17</p> <p>Raportarea incidentelor și accidentelor produse pe mare</p> <p>(1) Fără a aduce atingere dreptului internațional și în vederea prevenirii sau atenuării unui risc semnificativ pentru siguranța maritimă, siguranța persoanelor și a mediului, statele membre urmăresc și iau toate măsurile ce se impun pentru a se asigura că un căpitan al unei nave navigând în zona lor de căutare și salvare/zona economică exclusivă sau o zonă echivalentă, raportează imediat stației de coastă care are în responsabilitate zona geografică respectivă:</p> <p>(a) orice incident sau accident care afectează siguranța navei, cum ar fi o coliziune, eșuare, avarie, defectare sau pană, inundare sau deplasare a încărcăturii, orice defecte în corpul navei sau defecte de structură;</p>	<p>43. Fără a aduce atingere prevederilor reglementărilor internaționale și în vederea prevenirii sau micșorării oricărei amenințări semnificative a siguranței navigației, a persoanelor sau a mediului, ANRM trebuie să supravegheze și să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că un comandant al unei nave care navighează în interiorul zonei de responsabilitate a Republicii Moldova, raportează imediat la ANRM următoarele:</p> <p>a) orice incident sau accident afectând siguranța navei, precum coliziunea, eșuarea, avaria, defectiunile majore ori avarierea, inundarea sau deplasarea mărfii, precum și orice defecte la corpul sau la structura navei;</p> <p>b) orice incident sau accident care pune în pericol siguranța navigației, precum și orice defectiuni care pot să afecteze manevrabilitatea navei ori</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>(b) orice incident sau accident care compromite siguranța navigației, cum sunt deficiențele susceptibile să afecteze capacitatea de manevră sau de navigație a navei sau defectele care afectează sistemul de propulsie sau transmisia de cârmă, sistemul de generare a electricității, echipamentele de navigație sau echipamentele de comunicații;</p> <p>(c) orice situație de natură să determine poluarea apelor sau a țărmului unui stat membru, cum ar fi deversarea sau riscul de deversare de produse poluante în mare;</p> <p>(d) orice pată de produse poluante și containere sau colete care se observă plutind în derivă pe mare.</p> <p>(2) Mesajul de semnalizare transmis în aplicarea alineatului (1) conține cel puțin identitatea navei, poziția sa, portul de plecare, portul de destinație, adresa de la care pot fi obținute informații despre mărfurile periculoase și poluante transportate la bord, numărul persoanelor aflate la bord, detalii privind incidentul și orice informații pertinente prevăzute în Rezoluția OMI A.851 (20).</p>	<p>buna stare de navigabilitate, sistemul de propulsie sau instalația de guvernare, generatoarele electrice, echipamentul de navigație ori de comunicații;</p> <p>c) orice situație susceptibilă să conducă la poluarea apelor sau țărmului Republicii Moldova, precum descărcarea ori intenția descărcării de produse poluante în mare;</p> <p>d) orice pată de materiale poluante, colete, pachete ori alte bunuri care se observă plutind în derivă.</p> <p>44. Raportul transmis conform punctul 43 din prezentul Regulament trebuie să includă cel puțin identitatea navei, poziția sa, portul de plecare, portul de destinație, adresa de la care se pot obține informații despre mărfurile periculoase și poluante transportate la bord, numărul persoanelor de la bord, detalii ale incidentului și orice informație relevantă la care se face referire în Rezoluția IMO A.851(20).</p>				
<p>Articolul 18</p> <p>Măsuri în caz de condiții meteorologice extrem de nefavorabile</p> <p>(1) Dacă autoritățile competente desemnate de statele membre consideră, în cazul unor condiții meteorologice sau a stării mării extrem de nefavorabile, că există un risc serios de poluare a zonelor lor maritime sau costiere sau a zonelor maritime sau costiere ale altor state sau că siguranța vieții umane este în pericol:</p> <p>(a) este cazul să furnizeze, dacă este posibil, căpitanului oricărei nave aflate în zona portuară respectivă cu intenția de a intra sau de a părăsi portul, informații complete despre starea mării și</p>	<p>45. În situația în care ANRM consideră, în caz de condiții hidrometeorologice extrem de nefavorabile, că există o amenințare serioasă de poluare a apelor naționale navigabile ale Republicii Moldova sau ale statelor riverane ori atunci când siguranța vieții umane este în pericol:</p> <p>a) trebuie să informeze corespunzător comandantii navelor aflate în porturile/zonile afectate și care intenționează să intre în sau să părăsească acel port/acea zonă despre starea mării și despre condițiile meteo și, atunci când este relevant și posibil, despre pericolul pe care acestea îl pot prezenta pentru navă, marfă, echipajul și pasagerii acesteia;</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>condițiile meteorologice și, după caz și dacă este posibil, despre riscul pe care acestea îl pot prezenta pentru nava sa, ca și pentru încărcătura, echipajul și pasagerii acesteia;</p> <p>(b) pot lua, fără a aduce atingere îndatoririi de a acorda ajutor navelor în primejdie și în conformitate cu articolul 20, orice alte măsuri ce se impun, care pot cuprinde o recomandare sau interdicție fie pentru o anume navă, fie pentru nave în general de a intra sau părăsi portul în zonele afectate, până când se constată că a dispărut riscul pentru viețile umane și/sau pentru mediu;</p> <p>(c) iau măsuri corespunzătoare pentru a limita cât mai mult posibil sau, dacă este necesar, pentru a interzice alimentarea cu combustibil a navelor în apele lor teritoriale.</p> <p>(2) Căpitanul informează compania despre măsurile sau recomandările ce se impun menționate la alineatul (1). Acestea însă nu aduc atingere deciziei căpitanului luate în baza raționamentelor sale de profesionist, în conformitate cu Convenția SOLAS. Dacă decizia luată de căpitanul navei nu este în concordanță cu măsurile prevăzute la alineatul (1), acesta informează autoritățile competente cu privire la motivele care au stat la baza deciziei sale.</p> <p>(3) Măsurile sau recomandările ce se impun prevăzute la alineatul (1) au la bază previziuni privind starea mării și condițiile meteorologice furnizate de un serviciu de informații meteorologice calificat, recunoscut de statul membru.</p>	<p>b) fără a încălca obligația de asistență și salvare a navelor în pericol și în conformitate cu punctele 54 - 58 din prezentul Regulament, poate lua orice alte măsuri necesare, care pot include o recomandare sau o interdicție, fie numai pentru o anumită navă sau pentru nave în general, de a intra sau de a părăsi portul Republicii Moldova ori zonele afectate, până când s-a stabilit că nu mai există riscuri pentru viața umană și/sau pentru mediu;</p> <p>c) trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru a limita cât se poate de mult sau, dacă este necesar, pentru a interzice aprovizionarea cu combustibili în apele naționale navigabile.</p> <p>46. Comandantul trebuie să informeze compania despre măsurile sau recomandările prevăzute la punctul 45 din prezentul Regulament. Aceste măsuri sau recomandări nu trebuie să îl împiedice pe comandant să ia alte decizii pe baza judecății sale profesionale și în conformitate cu Convenția SOLAS. Atunci când decizia luată de comandantul navei nu este în conformitate cu măsurile la care se face referire la punctul 45 din prezentul Regulament, acesta trebuie să informeze ANRM asupra motivelor deciziei sale.</p> <p>47. Măsurile corespunzătoare sau recomandările prevăzute la punctul 45 din prezentul Regulament se bazează pe starea mării și pe prognoza meteo furnizată de Serviciul Hidrometeorologic de Stat al Republicii Moldova.</p>				
<p>Articolul 18a</p> <p>Măsuri în caz de riscuri cauzate de prezența gheții</p>	<p>48. Dacă ANRM consideră, având în vedere situația gheții, că există o amenințare gravă la adresa siguranței vieții omenești pe mare ori a</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>(1) Dacă autoritățile competente consideră, având în vedere starea gheții, că există o amenințare gravă la adresa siguranței vieții omenești pe mare ori a zonelor lor maritime sau costiere ori a zonelor maritime sau costiere ale altor state, aceștia:</p> <p>(a) transmit comandanților navelor aflate în zona lor de competență sau care intenționează să intre sau să iasă dintr-unul din porturile lor informații adecvate privind starea gheții, rutele recomandate și serviciile de spargere a gheții din zona lor de competență;</p> <p>(b) pot solicita, fără a aduce atingere datoriei de a acorda asistență navelor care au nevoie de asistență și altor obligații care decurg din normele internaționale relevante, ca o navă aflată în zona respectivă și care intenționează să intre sau să iasă dintr-un port sau terminal sau să părăsească o zonă de ancoraj, să dovedească faptul că îndeplinește cerințele de rezistență și de putere adecvate stării gheții din zona respectivă.</p> <p>(2) Măsurile luate în temeiul alineatului (1) se bazează, în ceea ce privește datele referitoare la starea gheții, pe prognozele privind starea gheții și condițiile meteorologice furnizate de un serviciu de informare meteorologică calificat, recunoscut de statul membru.</p>	<p>protecției zonelor maritime naționale navigabile sau costiere ori a zonelor maritime navigabile sau costiere ale altor state, atunci va lua următoarele măsuri:</p> <p>a) va transmite comandanților navelor aflate în zona sa de competență sau care intenționează să intre sau să iasă într-un/dintr-un port al Republicii Moldova, informații adecvate privind starea gheții, rutele recomandate și serviciile de spargere a gheții din aceste zone;</p> <p>b) poate solicita, fără a aduce atingere obligației de a acorda asistență navelor care au nevoie de asistență, precum și altor obligații care decurg din normele internaționale relevante, unei nave aflate în zona respectivă și care intenționează să intre sau să iasă într-un/dintr-un port sau terminal ori să părăsească o zonă de ancoraj să dovedească faptul că îndeplinește cerințele de rezistență structurală și de putere a motorului adecvate stării gheții din zona respectivă.</p> <p>49. Măsurile luate în temeiul pct. 48 trebuie să se bazeze, în ceea ce privește datele referitoare la starea gheții, pe prognozele privind starea gheții și condițiile meteorologice, furnizate de Serviciul de Hidrometeorologic de Stat.</p>				
<p>Articolul 19</p> <p>Măsuri referitoare la incidente sau accidente pe mare</p> <p>(1) În cazul incidentelor sau accidentelor pe mare menționate la articolul 17, statele membre iau toate măsurile corespunzătoare în conformitate cu dreptul internațional pentru a asigura, dacă este necesar, siguranța maritimă și siguranța persoanelor și pentru a apăra mediul marin și costier.</p>	<p>50. În caz de incidente sau accidente pe mare, la care face referire punctele 43 - 44 din prezentul Regulament, ANRM trebuie să ia toate măsurile corespunzătoare, cu respectarea reglementărilor internaționale, ori de câte ori este necesar, pentru a asigura siguranța navigației, a persoanelor și protecția mediului acvatic și costier. O listă neexhaustivă de măsuri la dispoziția ANRM, în conformitate cu prevederile punctului</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>Anexa IV cuprinde o listă neexhaustivă de măsuri pe care statele membre le pot lua în aplicarea prezentului articol.</p> <p>(2) Operatorul, căpitanul navei și proprietarul mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord trebuie, în conformitate cu dreptul național și internațional, să coopereze pe deplin cu autoritățile naționale competente, la cererea acestora, în vederea reducerii la minimum a consecințelor unui incident sau accident pe mare. În acest scop, aceștia comunică autorităților naționale competente, la cerere, informațiile menționate la articolul 12.</p> <p>(3) Căpitanul unei nave căreia îi sunt aplicabile dispozițiile Codului ISM informează compania, în conformitate cu acest cod, referitor la orice incident sau accident pe mare menționat la articolul 17 alineatul (1). De îndată ce este informată despre situație, compania trebuie să contacteze stația de coastă competentă și să se pună la dispoziția sa, după necesități.</p> <p>(4) În conformitate cu legislația lor națională, statele membre iau în considerare prevederile relevante ale Liniilor directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim în apele din jurisdicția lor.</p>	<p>nominalizat, este prevăzută în anexa nr. 4 la prezentul Regulament.</p> <p>51. Operatorul, comandantul navei și proprietarul mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord sunt obligați, în condițiile și sub sancțiunile prevăzute de lege, ca la solicitarea autorităților competente, să coopereze pe deplin cu acestea, în vederea evitării și/sau limitării consecințelor unui incident sau accident. În acest scop, aceștia trebuie să comunice ANRM, la cerere, informațiile prevăzute la punctele 26-28 din prezentul Regulament.</p> <p>52. Comandantul oricărei nave căreia îi sunt aplicabile prevederile Codului I.S.M., în conformitate cu acesta, trebuie să informeze compania despre orice incident sau accident intervenit, așa cum este prevăzut la punctul 43 din prezentul Regulament. Imediat ce a fost informată despre o astfel de situație, compania trebuie să contacteze ANRM și să se pună la dispoziția acesteia, după caz.</p> <p>53. ANRM trebuie să ia în considerare prevederile relevante ale Liniilor directe IMO privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim în apele aflate sub jurisdicția sa.</p>				
<p>Articolul 20</p> <p>Autoritățile competente pentru primirea navelor care au nevoie de asistență</p> <p>(1) Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente, care au, la momentul operațiunii de salvare, experiența și competența necesare pentru a lua decizii din proprie inițiativă</p>	<p>54. În Republica Moldova, autoritatea competentă desemnată să ia decizia de primire a navelor care au nevoie de asistență într-un loc de refugiu, conform competențelor generale stabilite de Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală și Legea nr. 435/2006 privind descentralizarea administrativă, este autoritatea publică locală - Consiliul local. În luarea deciziei,</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>privind primirea navelor care au nevoie de asistență.</p> <p>(2) Autoritatea sau autoritățile menționate la alineatul (1) pot, după caz și în special în caz de amenințare la adresa siguranței maritime și protecției mediului, lua oricare dintre măsurile incluse în lista din anexa IV care este nelimitativă.</p> <p>(3) Autoritatea sau autoritățile menționate la alineatul (1) au reuniuni regulate pentru a face schimb de experiență și a ameliora măsurile luate în temeiul prezentului articol. Acestea se pot reuni oricând este necesar, în cazul unor circumstanțe specifice.</p>	<p>Consiliul local se consultă cu ANRM, unitățile în subordonarea sau aflate în coordonarea Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului cu atribuții specifice în domeniu și administrația portuară în zona căreia se află locul de refugiu.</p> <p>57. ANRM poate, după caz și în special în caz de amenințare la adresa siguranței maritime și protecției mediului, lua oricare dintre măsurile incluse în lista din anexa nr. 4 din prezentul Regulament, care este nelimitată.</p> <p>58. Sub coordonarea Consiliului local, ANRM, unitățile în subordonarea sau aflate în coordonarea Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului cu atribuții specifice în domeniu și administrațiile portuare trebuie să aibă întâlniri trimestriale, sub formă de ședințe de lucru, pentru a face schimb de experiență și a îmbunătăți măsurile luate în temeiul prezentului articol. Aceste autorități se pot reuni ori de câte ori este necesar, în cazul unor circumstanțe specifice.</p>				
<p>Articolul 20a</p> <p>Planuri pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență</p> <p>(1) Statele membre elaborează planuri pentru adăpostirea navelor pentru a reacționa față de riscurile create de navele care au nevoie de asistență aflate în apele din jurisdicția lor, inclusiv, unde este cazul, față de riscurile pentru viața umană și mediu. Autoritatea sau autoritățile menționate la articolul 20 alineatul (1) participă la elaborarea și realizarea planurilor respective.</p> <p>(2) Planurile menționate la alineatul (1) se elaborează după consultarea părților interesate, pe</p>	<p>59. ANRM, unitățile în subordonarea sau aflate în coordonarea Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului cu atribuții specifice în domeniu și administrațiile portuare vor elabora planuri pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență aflate în apele naționale, pe care le vor supune spre aprobare Consiliului local. Aceste planuri trebuie să stabilească modalitatea de reacție a autorităților față de riscurile create de navele care au nevoie de asistență, incluzând, unde este cazul, riscurile pentru viața umană și mediu. Aceleași autorități, sub coordonarea Consiliului local, vor duce la îndeplinire prevederile acestor planuri.</p> <p>60. Planurile prevăzute la punctul 59 din prezentul Regulament trebuie să fie elaborate după</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>baza Rezoluțiilor A.949(23) și A.950(23) ale OMI, și conțin cel puțin următoarele elemente:</p> <p>(a) identitatea autorității sau autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă;</p> <p>(b) identitatea autorității competente pentru evaluarea situației și pentru luarea unei decizii cu privire la acordul sau refuzul de adăpostire a unei nave care are nevoie de asistență în locul de refugiu ales;</p> <p>(c) informații privind zona de coastă a teritoriului statelor membre și toate elementele care favorizează o evaluare prealabilă și luarea rapidă a unei decizii privind alegerea locului de refugiu pentru o navă care are nevoie de asistență, inclusiv descrierea factorilor de mediu, economici și sociali și a condițiilor naturale;</p> <p>(d) procedurile de evaluare în vederea acordului sau refuzului de a adăposti o navă care are nevoie de asistență într-un loc de refugiu;</p> <p>(e) resursele și instalațiile corespunzătoare pentru asistență, salvare și combatere a poluării;</p> <p>(f) procedurile de coordonare și de luare a deciziilor la nivel internațional;</p> <p>(g) procedurile privind garanțiile financiare și răspunderea aplicabile navelor adăpostite într-un loc de refugiu.</p> <p>(3) Statele membre publică denumirea și adresele de contact ale autorităților menționate la articolul 20 alineatul (1), precum și ale autorităților desemnate pentru primirea și gestionarea semnalelor de alertă.</p> <p>La cerere, statele membre comunică statelor membre vecine informațiile relevante privind planurile.</p> <p>Atunci când pun în aplicare procedurile prevăzute în planurile pentru adăpostirea navelor care au</p>	<p>consultarea părților implicate, aplicând prevederile rezoluțiilor A.949(23) și A.950(23) ale IMO, și conțin cel puțin următoarele elemente:</p> <p>a) identitatea autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă;</p> <p>b) identitatea autorității competente pentru evaluarea situației și pentru luarea unei decizii cu privire la acordul sau refuzul de adăpostire a unei nave care are nevoie de asistență în locul de refugiu ales;</p> <p>c) informații privind zona de coastă a Republicii Moldova și toate elementele care favorizează o evaluare prealabilă și luarea rapidă a unei decizii privind alegerea locului de refugiu pentru o navă care are nevoie de asistență, inclusiv descrierea factorilor de mediu, economici, sociali și a condițiilor naturale;</p> <p>d) procedurile de evaluare în vederea acordului sau refuzului de a adăposti o navă care are nevoie de asistență într-un loc de refugiu;</p> <p>e) resursele și echipamentele corespunzătoare pentru asistență, salvare și combatere a poluării;</p> <p>f) procedurile de coordonare și de luare a deciziilor la nivel internațional;</p> <p>g) procedurile existente privind garanțiile financiare și răspunderea aplicabile navelor adăpostite într-un loc de refugiu.</p> <p>61. ANRM va publica denumirea și adresele de contact ale autorităților menționate la punctul 54 din prezentul Regulament, precum și ale autorităților desemnate pentru primirea și gestionarea semnalelor de alertă.</p> <p>62. La cerere, ANRM va comunica statelor vecine informațiile relevante privind planurile prevăzute la punctul 59 din prezentul Regulament, în condițiile legii. Dacă se impune, ANRM poate</p>				
---	---	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>nevoie de asistență, statele membre se asigură că informațiile relevante sunt puse la dispoziția părților implicate în operațiuni.</p> <p>Dacă li se solicită acest lucru din partea statelor membre, cei care primesc informații în conformitate cu al doilea și al treilea paragraf sunt supuși obligației de confidențialitate.</p> <p>(4) Până la 30 noiembrie 2010, statele membre informează Comisia în legătură cu măsurile luate în vederea punerii în aplicare a prezentului articol.</p>	<p>solicita statelor vecine informații relevante privind planurile elaborate de acestea, aducându-le la cunoștință autorităților menționate la punctul 54 din prezentul Regulament.</p> <p>63. Atunci când sunt puse în aplicare procedurile prevăzute în planurile pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență, ANRM va pune la dispoziția părților implicate în operațiuni informațiile relevante.</p> <p>64. Dacă li se solicită acest lucru, cei care au primit informații relevante conform punctelor 62 - 63 din prezentul Regulament, se vor supune obligației de confidențialitate.</p>				
<p>Articolul 20b</p> <p>Decizii privind adăpostirea navelor</p> <p>Autoritatea sau autoritățile menționate la articolul 20 alineatul (1) hotărăsc asupra acceptării unei nave într-un loc de refugiu în urma unei evaluări prealabile a situației realizate pe baza planurilor menționate la articolul 20a. Autoritatea sau autoritățile se asigură că navele sunt adăpostite într-un loc de refugiu, în cazul în care consideră că aceasta este acțiunea cea mai adecvată pentru protejarea vieții omenești și a mediului.</p>	<p>65. Consiliul local hotărăște asupra acceptării unei nave într-un loc de refugiu în urma unei evaluări prealabile a situației realizate pe baza planurilor menționate la punctele 59 - 64 din prezentul Regulament și a informațiilor primite de la nava care are nevoie de asistență.</p> <p>66. Consiliul local trebuie să se asigure că navele sunt adăpostite într-un loc de refugiu, în cazul în care consideră că aceasta este acțiunea cea mai adecvată pentru protejarea vieții omenești și a mediului.</p>	Compatibil			
<p>Articolul 20c</p> <p>Garanție financiară și despăgubire</p> <p>(1) Absența unui certificat de asigurare în sensul articolului 6 din Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime (10) nu exonerează un stat membru de la realizarea evaluării prealabile menționate la articolul 20b și nu se consideră a fi, pentru un stat membru, un</p>	<p>67. Absența unui certificat de asigurare în ceea ce privește creanțele maritime nu exonerează autoritățile competente de realizarea evaluării prealabile menționate la punctele 65 - 66 din prezentul Regulament și nu se consideră a fi, pentru Consiliul local, un motiv suficient de a refuza să adăpostească o navă într-un loc de refugiu.</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>motiv suficient de a refuza să adăpostească o navă într-un loc de refugiu.</p> <p>(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), la primirea unei nave într-un loc de refugiu, un stat membru poate solicita operatorului, agentului sau comandantului navei să prezinte un certificat de asigurare în sensul articolului 6 din Directiva 2009/20/CE. Solicitarea acestui certificat nu trebuie să ducă la întârzierea primirii navei.</p>	<p>68. Fără a aduce atingere punctului 67 din prezentul Regulament, la primirea unei nave într-un loc de refugiu, Consiliul local, cu informarea ANRM, poate solicita operatorului, agentului sau comandantului navei să prezinte un certificat de asigurare. Solicitarea acestui certificat nu trebuie să ducă la întârzierea primirii navei.</p>				
<p>Articolul 20d</p> <p>Examinarea de către Comisie</p> <p>Comisia examinează mecanismele existente în statele membre pentru despăgubirea pentru pierderile economice potențiale suferite de un port sau un organism, în urma unei decizii luate în temeiul articolului 20 alineatul (1). Pe baza acestei examinări, Comisia prezintă și evaluează diferite opțiuni de politică. Până la 31 decembrie 2011, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind rezultatele acestei examinări.</p>		Norme UE neaplicabile			
<p>Articolul 21</p> <p>Informarea părților interesate</p> <p>(1) Stația de coastă competentă din statul membru respectiv semnalează prin radio în sectoarele interesate, după cum este necesar, orice incident sau accident notificat în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) și informează despre prezența oricărei nave care reprezintă o amenințare pentru siguranța maritimă, a persoanelor sau a mediului.</p> <p>(2) Autoritățile competente care dețin informații notificate în conformitate cu articolele 13 și 17 iau măsurile corespunzătoare pentru furnizarea în orice moment a acestor informații, din rațiuni de siguranță, la cererea autorității competente a altui stat membru.</p>	<p>69. Atunci când este cazul, ANRM trebuie să transmită în radiofonie, în zonele de acoperire radio, informații despre orice incident sau accident notificat conform punctul 43 din prezentul Regulament și informații cu privire la orice navă care pune în pericol siguranța navigației, a persoanelor sau a mediului.</p> <p>70. Din motive de siguranță, atunci când deține informații care i-au fost notificate, în conformitate cu punctele 29 – 34 și 43 - 44 din prezentul Regulament, ANRM trebuie să ia măsurile necesare pentru a le aduce la cunoștință imediat</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>(3) Orice stat membru ale cărui autorități competente au fost informate, în conformitate cu prezenta directivă sau în alt mod, despre fapte care presupun sau sporesc pentru alt stat membru riscul de a fi puse în primejdie anumite zone maritime sau costiere, iau măsurile corespunzătoare pentru a informa orice stat membru interesat cât mai curând posibil și îl consultă cu privire la acțiunile pe care intenționează să le întreprindă. După caz, statele membre cooperează în vederea stabilirii în comun a modalităților unei acțiuni comune. Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a exploata pe deplin rapoartele pe care navele au obligația de a i le transmite în conformitate cu articolul 17.</p>	<p>autorităților competente ale statelor interesate, la cererea acestora.</p> <p>71. În cazul în care ANRM a fost informată despre un pericol care amenință anumite zone de navigație și zone de coastă, trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru a informa orice stat interesat despre aceasta în cel mai scurt timp și să se consulte cu privire la acțiunile intenționate. Atunci când este necesar, ANRM trebuie să coopereze cu autoritățile competente ale statelor interesate în vederea stabilirii de planuri comune de acțiune. ANRM trebuie să folosească toate informațiile pe care navele sunt obligate să le transmită în conformitate cu punctele 43 - 44 din prezentul Regulament, pentru organizarea unei intervenții eficiente în rezolvarea situațiilor apărute.</p>				
<p>Articolul 22</p> <p>Desemnarea și publicarea listei organismelor competente</p> <p>(1) Fiecare stat membru desemnează autoritățile competente, autoritățile portuare și stațiile de coastă cărora trebuie să li se transmită notificările impuse de prezenta directivă.</p> <p>(2) Fiecare stat membru se asigură că sectorul de navigație maritimă este informat corespunzător și ținut la curent periodic, în special prin intermediul publicațiilor nautice, cu privire la autoritățile și stațiile desemnate în conformitate cu alineatul (1), inclusiv, după caz, despre zona lor de competență geografică și despre procedurile stabilite pentru notificarea informațiilor prevăzute de prezenta directivă.</p> <p>(3) Statele membre transmit Comisiei o listă a autorităților și stațiilor pe care le desemnează în conformitate cu alineatul (1), precum și orice actualizare a acestei liste.</p>		Norme UE neaplicabile			
Articolul 22a		Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>SafeSeaNet</p> <p>(1) Statele membre creează, la nivel național sau local, sisteme de gestionare a informațiilor maritime pentru prelucrarea informațiilor menționate în prezenta directivă.</p> <p>(2) Sistemele create în conformitate cu alineatul (1) permit utilizarea operațională a informațiilor culese și îndeplinesc, în special, cerințele stabilite la articolul 14.</p> <p>(3) Pentru a garanta un schimb eficient al informațiilor menționate în prezenta directivă, statele membre se asigură că sistemele naționale sau locale înființate pentru culegerea, prelucrarea și păstrarea acestor informații pot fi interconectate cu SafeSeaNet. Comisia se asigură că SafeSeaNet funcționează 24 de ore pe zi. Descrierea și principiile de bază ale SafeSeaNet sunt stabilite în anexa III.</p> <p>(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), atunci când operează în cadrul acordurilor intracomunitare sau al proiectelor transfrontaliere interregionale sau transnaționale în interiorul Comunității, statele membre se asigură că sistemele sau rețelele de informații create respectă cerințele prezentei directive și sunt compatibile cu SafeSeaNet și conectate la acesta.</p>	<p>74. ANRM trebuie să creeze, la nivel național sau local, sisteme de management al informațiilor maritime pentru prelucrarea informațiilor prevăzute în prezentul regulament.</p> <p>75. Sistemele prevăzute la pct. 74 din prezentul Regulament trebuie să permită utilizarea operațională a informațiilor culese și trebuie să îndeplinească, în special, cerințele stabilite la punctele 35 - 36 din prezentul Regulament.</p> <p>76. Pentru a garanta un schimb eficient al informațiilor prevăzute în prezentul regulament, sistemele naționale sau locale înființate pentru culegerea, prelucrarea și păstrarea acestor informații trebuie să poată fi interconectate cu sistemele naționale ale altor state interesate și/sau alte sisteme regionale.</p> <p>78. Sistemele sau rețelele de informații naționale create în cadrul acordurilor intracomunitare ori al proiectelor transfrontaliere interregionale ori transnaționale la care Republica Moldova este parte trebuie să fie compatibile cerințele prevăzute la punctul 77 din prezentul Regulament.</p>				
<p>Articolul 23</p> <p>Cooperarea între statele membre și Comisie</p> <p>Statele membre și Comisia cooperează pentru atingerea următoarelor obiective:</p> <p>(a) optimizarea folosirii informațiilor notificate în conformitate cu prezenta directivă, în special prin dezvoltarea de legături telematice corespunzătoare între stațiile de coastă și autoritățile portuare în vederea efectuării de schimburi de date privind</p>	<p>79. ANRM va coopera cu alte autorități cu competențe similare ale statelor vecine în atingerea următoarelor obiective:</p> <p>1) folosirea optimă a informațiilor notificate, în special prin dezvoltarea de legături informaționale corespunzătoare între serviciile de management al traficului și celelalte autorități interesate, în vederea schimbului de date cu privire la mișcările</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>circulația navelor, ora estimată a sosirii acestora în porturi și încărcătura transportată;</p> <p>(b) dezvoltarea și consolidarea eficienței legăturilor telematice între stațiile de coastă ale statelor membre, în vederea obținerii unei imagini mai clare a traficului, îmbunătățirea monitorizării navelor în tranzit, armonizarea și, în măsura posibilului, fluidizarea transmiterii rapoartelor cerute navelor aflate pe traseu;</p> <p>(c) extinderea acoperirii și/sau actualizarea sistemului comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor în vederea unei mai bune identificări și monitorizări a navelor, ținându-se cont de progresele înregistrate în domeniul tehnologiilor informației și comunicațiilor. În acest scop, statele membre și Comisia cooperează pentru a introduce, după caz, sisteme de raportare obligatorii, servicii de trafic maritim obligatorii și sisteme de dirijare corespunzătoare pentru nave, urmărind să le supună OMI spre aprobare. De asemenea, acestea cooperează, în cadrul organismelor regionale sau internaționale interesate, în vederea dezvoltării sistemelor de identificare și urmărire la mare distanță;</p> <p>(d) elaborarea, dacă este cazul, de planuri concertate pentru primirea navelor în primejdie;</p> <p>(e) asigurarea interconectării și interoperabilității sistemelor naționale folosite pentru gestionarea informațiilor menționate în anexa I, precum și dezvoltarea și actualizarea SafeSeaNet.</p>	<p>navelor, orele estimate de sosire în porturi și mărfurile acestora;</p> <p>2) dezvoltarea și întărirea eficacității legăturilor informaționale dintre serviciile de management al traficului din Republica Moldova și cele ale altor state interesate, în vederea obținerii unei imagini cât mai clare a traficului, îmbunătățirii monitorizării navelor în tranzit, armonizării și simplificării, pe cât de mult posibil, a rapoartelor cerute de la navele aflate în marș;</p> <p>3) extinderea acoperirii și/sau actualizarea sistemului de informare și de monitorizare a traficului navelor în vederea îmbunătățirii identificării și supravegherii navelor, ținându-se cont de progresele înregistrate în domeniul tehnologiilor informației și comunicațiilor. În acest scop, ANRM va coopera cu alte state interesate pentru a pune în practică, după caz, sisteme de raportare obligatorii, servicii obligatorii de trafic maritim și sisteme corespunzătoare de rute pentru nave, în vederea înaintării acestora la IMO spre aprobare. De asemenea, ANRM va coopera, în cadrul organismelor regionale sau internaționale interesate, în vederea dezvoltării sistemelor de identificare și urmărire la mare distanță;</p> <p>4) întocmirea, după caz, de planuri comune pentru adăpostirea navelor aflate în pericol;</p> <p>5) asigurarea interconectării și interoperabilității sistemelor naționale folosite pentru managementul informațiilor prevăzute în anexa nr. 1 la prezentul Regulament.</p>				
<p>Articolul 23a</p> <p>Prelucrarea și gestionarea informațiilor privind siguranța maritimă</p> <p>(1) Comisia asigură, dacă este necesar, prelucrarea, exploatarea și diseminarea către</p>		Norme UE neaplicabile			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>autoritățile desemnate de statele membre, a informațiilor culese în temeiul prezentei directive.</p> <p>(2) Dacă este cazul, Comisia contribuie la dezvoltarea și la buna funcționare a sistemelor de culegere și diseminare a datelor privind siguranța maritimă, în special prin intermediul sistemului „Equasis” sau al oricărui alt sistem public asemănător.</p>					
<p>Articolul 24</p> <p>Confidențialitatea informațiilor</p> <p>(1) În conformitate cu legislația comunitară sau națională, statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea informațiilor care le sunt trimise în temeiul prezentei directive și folosesc aceste informații numai cu respectarea prevederilor prezentei directive.</p> <p>(2) Comisia investighează posibilele probleme de securitate a rețelelor și a informațiilor și propune modificări ale anexei III pentru îmbunătățirea securității rețelei.</p>	<p>80. În conformitate cu legislația națională, ANRM trebuie să asigure confidențialitatea informațiilor care îi sunt trimise în temeiul prezentului regulament și trebuie să folosească aceste informații numai cu respectarea prevederilor prezentului regulament.</p>	Partial compatibil			
<p>Articolul 25</p> <p>Monitorizarea aplicării prezentei directive și sancțiuni</p> <p>(1) Statele membre efectuează inspecții regulate și întreprind orice alte acțiuni necesare pentru a verifica funcționarea sistemelor telematice terestre introduse pentru îndeplinirea cerințelor din prezenta directivă, în special capacitatea acestora de a îndeplini condițiile de primire sau transmitere imediată, 24 de ore din 24, a informațiilor notificate în conformitate cu articolele 13 și 15.</p> <p>(2) Statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în conformitate cu prezenta directivă și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste sancțiuni sunt aplicate. Sancțiunile astfel prevăzute sunt eficiente, proporționale și disuasive.</p>	<p>81. ANRM trebuie să efectueze inspecții regulate și orice alte acțiuni necesare pentru a verifica funcționarea sistemelor radio instalate pe țărm, dacă acestea corespund cerințelor prezentului regulament și în special capacitatea lor de a răspunde cerințelor de a primi sau transmite fără întârziere, 24 de ore din 24, informații notificate în conformitate cu prevederile punctelor 29 – 34 și 37 – 39 din prezentul Regulament.</p> <p>84. Următoarele fapte, dacă nu sunt săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii, să fie considerate infracțiuni, constituie contravenții și se sancționează conform prevederilor Codului contravențional:</p> <p>a) netransmiterea, nerespectarea termenelor de notificare stabilite pentru sosirea în porturile</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

	<p>Republicii Moldova ori transmiterea incompletă a informațiilor prevăzute în prezentul regulament de către comandant, proprietar, operator sau agent, înainte de sosirea navei în port;</p> <p>b) nerespectarea de către comandantul sau de către conducătorul navei a sistemelor de raportare obligatorie;</p> <p>c) scoaterea din funcțiune la bordul navei a sistemului automat de identificare al navei (AIS), acolo unde acesta este obligatoriu;</p> <p>d) nerespectarea de către comandantul sau de către conducătorul navei a regulilor aplicabile într-un sistem obligatoriu de rute pentru nave, inclusiv când se primesc sesizări scrise de la alte autorități;</p> <p>e) nerespectarea de către comandantul sau de către conducătorul navei a dispozițiilor VTS privind traficul navei în zona VTS ori neconformarea cu regulile VTS;</p> <p>f) scoaterea din funcțiune la bordul navei a sistemului de înregistrare a datelor privind voiajul navei (VDR), la navele la care utilizarea este obligatorie;</p> <p>g) nedeclararea de către comandant sau de către conducător a mărfurilor periculoase ori toxice de la bordul navei;</p> <p>h) neanunțarea de către comandantul sau de către conducătorul unei nave cu privire la evenimentele de navigație ale propriei nave ori ale altor nave, cum ar fi: abordaje, coliziuni, incendii, avarii, defecțiuni majore, poluare, scufundare, eșuare, pierderi de vieți omenești și altele asemenea;</p> <p>i) transmiterea de către nave sau operatori economici care desfășoară activități în domeniul naval de informații și date cronate către ANRM;</p> <p>j) nerespectarea dispozițiilor serviciului de trafic maritim (VTS) al traficului privind intrarea, navigația, staționarea, operarea și plecarea în și din apele naționale navigabile.</p>				
--	---	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>(3) Statele membre informează fără întârziere statul al cărui pavilion îl arborează nava și orice alt stat interesat despre măsurile luate împotriva unor nave care nu își arborează pavilionul, în conformitate cu articolele 16 și 19 și cu alineatul (2) din prezentul articol.</p> <p>(4) Dacă un stat membru constată, cu prilejul unui incident sau accident pe mare menționat la articolul 19, că respectiva companie nu a fost în măsură să stabilească și să mențină legătura cu nava sau cu stația de coastă respectivă, el informează despre aceasta statul care a acordat sau în numele căruia au fost acordate atestatul de conformitate ISM și certificatul asociat de gestionare a siguranței.</p> <p>Dacă gravitatea defecțiunii indică un incident major de neconformitate în funcționarea sistemului de gestionare a siguranței într-o companie cu sediul într-un stat membru, statul membru care a acordat navei atestatul de conformitate sau certificatul de gestionare a siguranței adoptă imediat măsurile necesare împotriva companiei respective în vederea retragerii atestatului de conformitate și a certificatului de gestionare a siguranței.</p>	<p>88. ANRM trebuie să informeze în cel mai scurt timp posibil autoritățile competente ale statului pavilionului și orice alt stat interesat despre măsurile luate asupra navelor, în conformitate cu prevederile punctele 40 – 42 și 50 – 53 din prezentul Regulament, precum și cu cele ale pct. 84.</p> <p>82. Atunci când ANRM constată, cu ocazia unui incident sau accident la care se face referire în punctele 50 – 53 din prezentul Regulament, că o companie nu a putut să stabilească și să mențină o legătură cu nava sau cu serviciu de trafic maritim implicat, trebuie să informeze în mod corespunzător statul care a emis sau în numele căruia au fost emise documentele de conformitate (DOC) și certificatul de management al siguranței (SMC) asociat.</p> <p>83. În cazul unei informații primite de la autoritatea competentă a unui stat interesat sau în cazul unui incident ori accident a cărui gravitate indică existența unei neconformități majore în funcționarea sistemului de management al siguranței al unei companii din Republica Moldova, ANRM trebuie să ia imediat măsurile necesare în vederea retragerii documentului de conformitate (DOC) și a certificatului de management al siguranței (SMC) asociat acestuia.</p>				
<p>Articolul 26</p> <p>Evaluarea</p> <p>(1) Statele membre trebuie să raporteze Comisiei, până cel târziu la 5 februarie 2007, cu privire la progresul realizat în punerea în aplicare a prezentei directive și, în special, a dispozițiilor din articolele 9, 10, 18, 20, 22, 23 și 25. Statele membre trebuie să raporteze Comisiei până cel</p>		Norme UE neaplicabile			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>târziu la 31 decembrie 2009 aplicarea integrală a prezentei directive.</p> <p>(2) Pe baza rapoartelor menționate la alineatul (1), Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, în termen de 6 luni, privind aplicarea prezentei directive. În rapoarte, Comisia constată dacă și în ce măsură dispozițiile din prezenta directivă aplicate de statele membre contribuie la mărirea siguranței și eficienței traficului maritim și la prevenirea poluării cauzate de navele maritime.</p> <p>(3) Comisia examinează necesitatea și fezabilitatea măsurilor la nivel comunitar care urmăresc să faciliteze recuperarea sau despăgubirea pentru cheltuieli și prejudicii suferite în cazul primirii de nave aflate în primejdie, inclusiv revendicările corespunzătoare în materie de asigurări și alte garanții financiare. Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului raportul referitor la rezultatele acestei examinări până cel târziu la 5 februarie 2007.</p>					
<p>Articolul 27</p> <p>Modificări</p> <p>(1) Trimiterile la instrumentele comunitare și ale OMI din prezenta directivă, definițiile prevăzute la articolul 3 și anexele la aceasta pot fi modificate pentru a le alinia la legislația comunitară sau internațională care a fost adoptată, modificată sau care a intrat în vigoare, în măsura în care aceste modificări nu largesc domeniul de aplicare a prezentei directive.</p> <p>Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 28 alineatul (2).</p> <p>(2) Anexele I, III și IV pot fi modificate, luându-se în considerare experiența câștigată în aplicarea</p>		Norme UE neaplicabile			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

prezentei directive, în măsura în care aceste modificări nu extind domeniul de aplicare a prezentei directive. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 28 alineatul (2).					
Articolul 28 Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (11). (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.		Norme UE neaplicabile			
Articolul 29 (1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până cel târziu la 5 februarie 2004. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta. La adoptarea de către statele membre a acestor dispoziții, acestea includ o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri. (2) Statele membre informează Comisia referitor la dispozițiile de drept intern pe care le-au adoptat în domeniul reglementat de prezenta directivă. Articolul 30 Directiva Consiliului 93/75/CEE se abrogă începând cu 5 februarie 2004.		Norme UE neaplicabile			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>Articolul 31 Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene.</p> <p>Articolul 32 Prezenta directivă se adresează statelor membre.</p>					
<p>ANEXA I LISTA INFORMAȚIILOR CARE TREBUIE NOTIFICATE</p> <p>1. Informațiile care trebuie notificate în conformitate cu articolul 4 – Informații generale: (a) identificarea navei (numele, codul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI); (b) portul de destinație; (c) ora probabilă a sosirii în portul de destinație sau la stația de pilotaj, după cum cere autoritatea competentă, și ora probabilă a plecării din acel port; (d) numărul total al persoanelor de la bord.</p> <p>2. Informațiile care trebuie notificate în conformitate cu articolul 12 – Informații privind încărcătura: (a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (ONU) atribuite, dacă există, clasele de risc OMI în conformitate cu Codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, categoria de navă necesară pentru încărcăturile INF potrivit definiției din Regulamentul VII/14.2, cantitățile de astfel de mărfuri și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât cisternele, numărul de identificare al acestora; (b) adresa de la care pot fi obținute informații detaliate cu privire la încărcătură.</p>	<p>Anexa nr. 1 la Regulament LISTA informațiilor ce trebuie notificate</p> <p>1. Informații notificate în conformitate cu punctele 8 și 9 din Regulament Informații generale: a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI); b) portul de destinație; c) ora estimată de sosire la portul de destinație sau la locul de îmbarcare pilot, care este cerută de ANRM, și ora estimată de plecare din acel port; d) numărul total de persoane la bord.</p> <p>2. Informații notificate în conformitate cu punctele 26 - 28 din Regulament Informații despre marfă: a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (UN), când există, clasele IMO de mărfuri periculoase în conformitate cu codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, clasa navei cerută pentru mărfurile INF, astfel cum a fost definită în Regula VII/14.2, cantitățile unor astfel de mărfuri și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât tancuri, numărul de identificare a acestora; b) adresa de unde se pot obține informații detaliate despre marfă.</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>3. Informații care trebuie notificate în conformitate cu articolul 13:</p> <p>A. Informații generale:</p> <p>(a) identificarea navei (numele, codul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);</p> <p>(b) portul de destinație;</p> <p>(c) pentru o navă care părăsește un port dintr-un stat membru: ora probabilă a plecării din portul de plecare sau de la stația de pilotaj, după cum cere autoritatea competentă, și ora probabilă a sosirii în portul de destinație;</p> <p>(d) pentru o navă care vine dintr-un port situat în afara Comunității și se îndreaptă spre un port dintr-un stat membru: ora probabilă a sosirii în portul de destinație sau la stația de pilotaj, după cum cere autoritatea competentă;</p> <p>(e) numărul total al persoanelor de la bord.</p> <p>B. Informații privind încărcătura:</p> <p>(a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (ONU) atribuite, dacă există, clasele de risc OMI în conformitate cu Codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, categoria de navă potrivit definiției în Regulamentul VII/14.2, cantitățile de astfel de mărfuri și amplasamentul lor la bord și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât cisternele, numărul de identificare al acestora;</p> <p>(b) confirmarea prezenței la bord a unei liste sau unui manifest sau a unui plan de încărcare corespunzător, care să ofere detalii despre mărfurile periculoase sau poluante transportate și despre amplasamentul lor la bord;</p> <p>(c) adresa de la care pot fi obținute informații detaliate cu privire la încărcătură.</p>	<p>3. Informații notificate în conformitate cu punctele 29 – 34 din Regulament</p> <p>1) Informații generale:</p> <p>a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);</p> <p>b) portul de destinație;</p> <p>c) pentru o navă părăsind un port al Republicii Moldova: ora estimată de plecare de la portul de plecare sau stația de pilotare, astfel cum este cerut de Agenția Navală a Republicii Moldova (ANRM), și ora estimată de sosire în portul de destinație;</p> <p>d) pentru o navă venind dintr-un port străin și îndreptându-se către un port din Republica Moldova: ora estimată de sosire în portul de destinație sau stația de pilotare, așa cum este cerut de ANRM;</p> <p>e) numărul total de persoane la bord.</p> <p>2) Informații despre marfă:</p> <p>a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (UN), când există, clasele IMO de mărfuri periculoase în conformitate cu codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, clasa navei cerută pentru mărfurile INF, astfel cum a fost definită în Regula VII/14.2, cantitățile de marfă și localizarea lor la bord și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât tancuri, numărul de identificare a acestora;</p> <p>b) confirmarea că la bordul navei există o listă sau un manifest ori un plan de încărcare corespunzător conținând detalii despre mărfurile periculoase sau poluante transportate și locația lor pe navă;</p> <p>c) adresa de la care se pot obține informații detaliate despre marfă.</p>				
--	---	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>4. Informațiile prevăzute la articolul 5:</p> <p>A. identificarea navei (numele, codul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);</p> <p>B. data și ora;</p> <p>C sau D. poziția în grade latitudine și longitudine sau relevment real și distanța în mile nautice pornind de la un punct de reper clar identificat;</p> <p>E. cap;</p> <p>F. viteză;</p> <p>I. port de destinație și ora probabilă a sosirii;</p> <p>P. încărcătură și, în cazul prezenței la bord a unor mărfuri periculoase, cantitatea și clasa OMI;</p> <p>T. adresa pentru transmiterea informațiilor privind încărcătura;</p> <p>W. numărul total al persoanelor de la bord;</p> <p>X. Diverse:</p> <p>— caracteristicile și cantitatea estimată de combustibil pentru propulsia navei, în cazul navelor cu tonaj brut mai mare de 1 000 de tone,</p> <p>— stare de navigație.</p> <p>5. Căpitanul navei trebuie să informeze imediat autoritatea competentă sau autoritatea portuară interesată cu privire la orice modificare privind informațiile notificate în conformitate cu prezenta anexă.</p>	<p>4. Informații la care se face referire la punctele 10 - 11 din Regulament:</p> <p>a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);</p> <p>b) data și ora;</p> <p>c) poziția în latitudine și longitudine; sau</p> <p>d) relevmentul adevărat și distanța în mile marine de la un reper costier identificat în mod clar;</p> <p>e) direcția;</p> <p>f) viteza;</p> <p>g) portul de destinație și ora estimată de sosire;</p> <p>h) marfa și, dacă sunt mărfuri periculoase la bord, cantitatea și clasa IMO;</p> <p>i) adresa pentru comunicarea informațiilor despre marfă;</p> <p>j) numărul total de persoane la bord;</p> <p>k) informații relevante;</p> <p>(i) caracteristicile și cantitatea estimată de combustibil de consum, pentru nave cu tonaj brut mai mare de 1.000 tone;</p> <p>(j) starea de navigație.</p> <p>5. Comandantul navei trebuie să informeze imediat ANRM despre orice schimbare în informațiile notificate ca urmare a prezentei anexe.</p>				
<p>ANEXA II</p> <p>Cerințe aplicabile echipamentelor de bord</p> <p>I. NAVELE DE PESCUIT</p> <p>Navele de pescuit cu o lungime totală de peste 15 metri trebuie să fie echipate cu un sistem de</p>	<p>Anexa nr. 2 la Regulament</p> <p>Prescripții aplicabile echipamentului de la bord</p> <p>Capitolul II. Înregistrator al parametrilor de navigație (VDR/S-VDR)</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>identificare automată (AIS), astfel cum se prevede la articolul 6a, în conformitate cu următorul orar:</p> <ul style="list-style-type: none"> — navele de pescuit cu o lungime totală de 24 de metri sau mai mare, dar mai mică de 45 de metri: până la 31 mai 2012; — navele de pescuit cu o lungime totală de 18 metri sau mai mare, dar mai mică de 24 de metri: până la 31 mai 2013; — navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 de metri, dar mai mică de 18 metri: până la 31 mai 2014; — navele de pescuit noi cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței privind dotarea cu echipament prevăzută la articolul 6a până la 30 noiembrie 2010. <p>II. NAVE CARE EFECTUEAZĂ CURSE INTERNAȚIONALE</p> <p>Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 300 și mai mare, care efectuează voiaje internaționale și care intră într-un port al unui stat membru trebuie să fie echipate cu un sistem de identificare automată (AIS), în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS.</p> <p>Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 3 000 și mai mare, care efectuează voiaje internaționale și care intră într-un port al unui stat membru trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date privind voiajul (VDR), în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS.</p>	<p>2. Navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței de dotare cu echipament prevăzută la punctele 15 - 16 din Regulament.</p> <p>Capitolul I</p> <p>Sistem de identificare automată (AIS)</p> <p>1. Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, altele decât navele de pasageri, care efectuează voiajuri internaționale și care fac escală într-un port din Republica Moldova, trebuie să fie echipate cu un sistem de identificare automată (AIS), în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.</p> <p>2.1. a) Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, altele decât navele de pasageri, care efectuează voiajuri internaționale și care fac escală într-un port din Republica Moldova, trebuie să fie echipate cu un înregistrator al parametrilor de navigație (VDR), în conformitate cu standardele</p>				
---	--	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>În cazul cargourilor construite înainte de 1 iulie 2002, sistemul VDR poate fi unul simplificat (S-VDR) care să respecte standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu capitolul V din SOLAS.</p> <p>III. NAVE CARE NU EFECTUEAZĂ VOIAJE INTERNAȚIONALE</p> <p>1. Sisteme de identificare automată (AIS)</p> <p>Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 300 și mai mare, care nu efectuează voiaje internaționale trebuie să fie echipate cu un sistem de identificare automată (AIS) conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS.</p> <p>2. Sisteme înregistratoare de date privind voiajul (VDR)</p> <p>(a) Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 3 000 și mai mare, construite la data de 1 iulie 2002 sau ulterior și care nu efectuează voiaje internaționale trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date privind voiajul (VDR) conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS.</p> <p>(b) Cargourile cu un tonaj brut 3 000 și mai mare, construite înainte de 1 iulie 2002, care nu efectuează voiaje internaționale, trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date privind voiajul (VDR) sau cu un înregistrator simplificat de date privind voiajul (S-VDR) conform cu standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu capitolul V din SOLAS.</p>	<p>tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.</p> <p>b) În cazul navelor pentru transport de marfă construite înainte de 1 iulie 2002, sistemul VDR poate fi unul de tip simplificat (S-VDR) care să respecte standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu cap. V din Convenția SOLAS.</p> <p>1.1. Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, altele decât navele de pasageri, care nu efectuează voiajuri internaționale, trebuie să fie echipate cu AIS conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.</p> <p>2.2 Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, altele decât navele de pasageri, construite la 1 iulie 2002 sau după această dată și care nu efectuează voiajuri internaționale, trebuie să fie echipate cu VDR conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.</p> <p>2.3 Navele pentru transport de marfă cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, construite înainte de 1 iulie 2002, care nu efectuează voiajuri internaționale, trebuie să fie echipate cu VDR sau un înregistrator de tip S-VDR conform cu</p>				
--	---	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>IV. EXCEPTĂRI</p> <p>1. Exceptări de la cerința de dotare la bord cu echipamente AIS</p> <p>(a) Statele membre pot excepta de la aplicarea cerinței privind AIS prevăzută în prezenta anexă navele de pasageri cu lungimea mai mică de 15 metri sau cu un tonaj brut mai mic de 300, care nu efectuează voiaje internaționale.</p> <p>(b) Statele membre pot scuti de la aplicarea cerințelor de dotare cu echipamente privind AIS prevăzute în prezenta anexă navele de pasageri cu un tonaj brut de 300 și mai mare, dar mai mic de 500, care navighează exclusiv în apele interne ale unui stat membru și pe rute externe utilizate de obicei de alte nave dotate cu echipamente AIS.</p> <p>2. Exceptări de la cerința de dotare la bord cu echipamente VDR sau S-VDR</p> <p>Statele membre pot acorda exceptări de la cerința de dotare la bord cu un sistem VDR sau S-VDR, după cum urmează:</p> <p>(a) Navele de pasageri pot fi exceptate de la cerințele de dotare cu un sistem VDR numai pentru voiaje în zonele maritime neincluse la categoria A, după cum se menționează la articolul 4 din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului (12).</p>	<p>standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu cap. V din Convenția SOLAS.</p> <p>Capitolul III. Exceptări</p> <p>3.1 Exceptări de la cerința de dotare cu echipamente AIS</p> <p>a) Agenția Navală a Republicii Moldova (ANRM) poate excepta navele de pasageri cu lungimea mai mică de 15 metri sau cu un tonaj brut mai mic de 300, care nu efectuează voiajuri internaționale, de la aplicarea cerințelor privind AIS stabilite în prezenta anexă.</p> <p>b) ANRM poate excepta navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, dar mai mic de 500, care navighează exclusiv în apele interne ale Republicii Moldova și în afara rutelor utilizate de obicei de alte nave dotate cu echipamente AIS, de la aplicarea cerințelor de echipare cu AIS stabilite în prezenta anexă.</p> <p>3.2 Exceptări de la cerința de dotare cu echipamente VDR sau S-VDR</p> <p>ANRM poate excepta de la cerințele de echipare cu VDR sau S-VDR în următoarele condiții:</p> <p>a) Navele de pasageri pot fi exceptate de la cerințele de echipare cu VDR numai pentru voiajurile în zonele maritime, altele decât:</p> <p>1) curse interne pe parcursul cărora nu se află niciodată la peste 20 de mile de linia de coastă, unde persoanele naufragiate pot să acosteze, la o înălțime medie a fluxului;</p> <p>2) curse interne în zone maritime unde probabilitatea de a depăși înălțimea semnificativă a valului de 2,5 metri este mai mică de 10 % pe o</p>				
--	---	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>(b) Navele, altele decât navele de pasageri cu punte rului, construite înainte de 1 iulie 2002, pot fi exceptate de la cerința privind dotarea cu un sistem VDR în cazul în care se poate demonstra că realizarea unei interfețe între un sistem VDR și echipamentul existent pe navă este nerezonabilă și impracticabilă.</p> <p>(c) Cargourile construite înainte de 1 iulie 2002, indiferent dacă efectuează sau nu voiaje internaționale, pot fi exceptate de la cerința privind echiparea cu un sistem VDR dacă aceste nave urmează să fie scoase definitiv din uz în termen de doi ani de la data implementării menționată la capitolul V din SOLAS.</p>	<p>perioadă de un an de funcționare continuă sau pe o anumită perioadă limitată din anul de funcționare, exclusiv în perioada respectivă (de exemplu pe durata verii), în cursul căreia nu se află niciodată la peste 15 mile de un loc de refugiu, nici la mai mult de 5 mile de linia de coastă, unde persoanele naufragiate pot să acosteze, la o înălțime medie a fluxului;</p> <p>3) curse interne în zone maritime unde probabilitatea depășirii înălțimii semnificative a valului de 1,5 metri este mai mică de 10 % pe o perioadă de un an de funcționare continuă sau pe o anumită perioadă limitată din anul de funcționare, exclusiv în perioada respectivă (de exemplu pe durata verii), în cursul căreia nu se află niciodată la mai mult de 6 mile de un loc de refugiu, nici la mai mult de 3 mile de linia de coastă, unde persoanele naufragiate pot să acosteze, la o înălțime medie a fluxului.</p> <p>b) Navele, altele decât navele de pasageri tip Ro-Ro, construite înainte de 1 iulie 2002, pot fi exceptate de la cerințele privind echiparea cu VDR în cazul în care se poate demonstra că realizarea unei interfețe între un sistem cu VDR și echipamentul existent pe navă este nerezonabilă și impracticabilă.</p> <p>c) Navele pentru transport de marfă, construite înainte de 1 iulie 2002, indiferent dacă efectuează sau nu voiajuri internaționale, pot fi exceptate de la cerințele de echipare cu VDR dacă aceste nave urmează să fie scoase definitiv din uz în termen de 2 ani de la data implementării menționată la cap. V din Convenția SOLAS.</p>				
ANEXA III	Anexa nr. 3 la Regulament Mesajele electronice	Partial compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>MESAJELE ELECTRONICE ȘI SISTEMUL DE SCHIMB DE INFORMAȚII MARITIME AL UNIUNII (SAFESEANET)</p> <p>1. Conceptul general și arhitectura</p> <p>Sistemul de schimb de informații maritime al Uniunii, SafeSeaNet, permite recepționarea, stocarea, extragerea și schimbul de informații în scopul siguranței maritime, al securității maritime și portuare, al protejării mediului marin și al eficientizării traficului și transportului maritim.</p> <p>SafeSeaNet este un sistem specializat, creat pentru a facilita schimbul de informații în format electronic între statele membre și pentru a furniza Comisiei și statelor membre informațiile relevante în conformitate cu legislația Uniunii. Acesta se compune dintr-o rețea de sisteme naționale SafeSeaNet în fiecare stat membru și un sistem central SafeSeaNet care acționează ca punct nodal. Rețeaua de schimb de informații maritime a Uniunii leagă între ele toate sistemele naționale SafeSeaNet, instituite în conformitate cu prezenta directivă, și include sistemul central SafeSeaNet.</p> <p>2. Gestionare, exploatare, dezvoltare și întreținere</p> <p>2.1. Responsabilități</p> <p>2.1.1. Sistemele naționale SafeSeaNet</p> <p>Statele membre creează și întrețin un sistem SafeSeaNet național care permite schimbul de informații maritime între utilizatorii autorizați sub responsabilitatea unei autorități naționale competente (ANC).</p> <p>ANC este responsabilă pentru gestionarea sistemului național, ceea ce include coordonarea la nivel național a utilizatorilor și a furnizorilor de date, precum și asigurarea că sunt desemnate UN LOCODES și că sunt create și întreținute atât</p>	<p>1. Republica Moldova creează și întreține infrastructura necesară care să-i permită transmiterea, receptarea și conversia datelor cu alte sisteme care utilizează sintaxa XML sau EDIFACT, bazate pe Internet sau echipamente de comunicații X.400.</p> <p>2. Republica Moldova instituie și ține la zi, în conformitate cu practicile și cerințele internaționale, un „Document de control al interfeței” (DCIF) care descrie mijloacele oferite de sistem în ce privește scenariul mesajului, funcțiile mesajului și relația dintre mesaje. Sincronizarea și performanțele mesajului sunt</p>				
--	--	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>infrastructura națională IT, cât și procedurile necesare descrise în Documentul privind controlul interfeței și al funcționalităților menționat la punctul 2.3.</p> <p>Sistemul național SafeSeaNet permite interconectarea utilizatorilor autorizați sub responsabilitatea ANC și poate fi făcut accesibil unor actori identificați din sectorul naval (armatori, agenți, comandanți, expeditori și alții), atunci când aceștia sunt autorizați în acest sens de ANC, în special pentru a facilita transmiterea și primirea pe cale electronică a rapoartelor în conformitate cu legislația Uniunii.</p> <p>2.1.2. Sistemul central SafeSeaNet</p> <p>Comisia este responsabilă pentru gestionarea și dezvoltarea, la nivel de politici, a sistemului central SafeSeaNet, precum și pentru supravegherea acestuia, în cooperare cu statele membre; în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (13), Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă, în cooperare cu statele membre și cu Comisia, este responsabilă pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> — documentația și implementarea tehnică a SafeSeaNet; — elaborarea, exploatarea și integrarea datelor și a mesajelor electronice, precum și întreținerea interfețelor între sistemul SafeSeaNet central, inclusiv datele AIS colectate prin satelit, și diferitele sisteme de informații din prezenta directivă, menționate la punctul 3. <p>Sistemul central SafeSeaNet, care acționează ca un punct nodal, interconectează toate sistemele naționale SafeSeaNet și instituie infrastructura IT și procedurile necesare descrise în Documentul privind controlul interfeței și al funcționalităților menționat la punctul 2.3.</p> <p>2.2. Principiile de gestionare</p>	<p>prezentate în detaliu, precum și protocoalele și parametrii schimbului de date. Documentul de control al interfeței precizează de asemenea conținutul datelor pentru funcțiile obligatorii ale mesajului și descrie aceste mesaje.</p> <p>3. Aceste proceduri și infrastructura ar trebui să înglobeze, în măsura posibilului, obligațiile de raportare și schimb de informații care rezultă din tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte și bunele practici internaționale în domeniu.</p>				
---	---	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>Comisia înființează un grup de coordonare la nivel înalt, care își adoptă regulamentul de procedură, compus din reprezentanți ai statelor membre și ai Comisiei, pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a formula recomandări în vederea îmbunătățirii eficacității și securității sistemului; — a formula îndrumări corespunzătoare pentru dezvoltarea sistemului; — a asista Comisia la analiza performanței sistemului; — a furniza îndrumări corespunzătoare pentru dezvoltarea platformei interoperabile pentru schimbul de date prin combinarea informațiilor de la SafeSeaNet cu informații de la alte sisteme de informații, menționate la punctul 3; — a aproba Documentul privind controlul interfeței și al funcționalităților menționat la punctul 2.3 și orice modificări ale acestuia; — a adopta orientări pentru colectarea și distribuirea prin SafeSeaNet a informațiilor referitoare la autoritățile competente desemnate de statele membre să îndeplinească funcții relevante în temeiul prezentei directive; — a mențină contactul cu alte foruri de lucru relevante, în special cu Grupul pentru simplificare administrativă și servicii electronice de informații în domeniul maritim. <p>2.3. Documentul privind controlul interfeței și al funcționalităților și documentația tehnică</p> <p>Comisia elaborează și menține, în strânsă cooperare cu statele membre, un Document privind controlul interfeței și al funcționalităților (DCIF).</p> <p>DCIF descrie în detaliu cerințele privind performanțele sistemului și procedurile aplicabile elementelor naționale și centrale ale sistemului</p>	<p>4. DCIF și documentația tehnică a sistemului național este un document aprobat de Ministerul Economiei și Infrastructurii, în consultare cu autoritățile prevăzute la punctul 6 din regulament.</p> <p>DCIF descrie în detaliu cerințele privind performanțele sistemului și procedurile aplicabile sistemului național, concepute pentru a asigura</p>				
---	--	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>SafeSeaNet concepute pentru a asigura conformitatea cu legislația relevantă a Uniunii.</p> <p>DCIF include norme referitoare la:</p> <ul style="list-style-type: none"> — îndrumări privind drepturile de acces pentru managementul calității datelor; — integrarea datelor menționate la punctul 3 și distribuirea acestora prin intermediul sistemului SafeSeaNet; — procedurile operaționale pentru agenție și pentru statele membre, care definesc mecanismele de control al calității datelor SafeSeaNet; — specificațiile de securitate pentru transmiterea și schimbul de date; și — arhivarea informațiilor la nivel național și central. <p>DCIF indică modalitățile de stocare și disponibilitatea informațiilor privind mărfurile periculoase sau poluante în legătură cu serviciile regulate pentru care s-a acordat o derogare în conformitate cu articolul 15.</p> <p>Documentația tehnică referitoare la SafeSeaNet, cum ar fi standardele pentru formatul în care se realizează schimbul de date, interoperabilitatea cu alte sisteme și aplicații, manualele de utilizare, specificațiile privind securitatea rețelei și bazele de date de referință utilizate în sprijinul obligațiilor de raportare, este elaborată și menținută de agenție, în cooperare cu statele membre.</p> <p>3. Schimbul și partajarea datelor</p> <p>Sistemul folosește standardele sectorului și trebuie să poată interacționa cu sistemele publice și private utilizate pentru a crea, a furniza sau a primi informații în cadrul SafeSeaNet.</p>	<p>conformarea cu cerințele internaționale relevante. DCIF include norme privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - îndrumările privind drepturile de acces pentru managementul calității datelor; - specificațiile de securitate pentru transmisia și schimbul de date; și - arhivarea informațiilor la nivel național. <p>DCIF indică modalitățile de stocare și disponibilitatea informațiilor privind mărfurile periculoase sau poluante în legătură cu serviciile regulate pentru care s-a acordat o exceptare în conformitate cu punctele 37-39 din Regulament.</p> <p>Documentația tehnică referitoare la sistemul național, cum ar fi standardele pentru formatul în care se realizează schimbul de date, manualele de utilizare și specificațiile privind securitatea rețelei, va fi elaborată și aprobată de Ministerul Economiei și Infrastructurii.</p> <p>3. Sistemul național utilizează standardele sectorului maritim și trebuie să poată interacționa cu sistemele publice și private utilizate ale altor state, pentru crearea, furnizarea sau primirea informațiilor necesare. ANRM se va asigura că informațiile de la furnizorii de date, inclusiv</p>				

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>Comisia și statele membre cooperează pentru a examina fezabilitatea și dezvoltarea funcționalităților care vor asigura, în cea mai mare măsură posibilă, ca transmiterea informațiilor de către furnizorii de date, inclusiv comandanții, armatorii, agenții, operatorii, expeditorii și autoritățile relevante, să nu fie necesară decât o singură dată, ținând seama în mod corespunzător de obligațiile prevăzute în Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului (14) și în alte acte legislative relevante ale Uniunii. Statele membre se asigură că informațiile transmise sunt disponibile pentru a fi utilizate în toate raportările, notificările, schimburile de informații și sistemele VTMS.</p> <p>Statele membre creează și mențin interfețele necesare pentru transmiterea automată a datelor, prin mijloace electronice, către SafeSeaNet.</p> <p>Sistemul SafeSeaNet central este utilizat pentru distribuirea de date și de mesaje electronice schimbate sau partajate în conformitate cu prezenta directivă și cu legislația relevantă a Uniunii, între altele:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (15), în ceea ce privește articolul 12 alineatul (3); — Directiva 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului (16), în ceea ce privește articolul 10; — Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului (17), în ceea ce privește articolul 24; — Directiva 2010/65/UE, în măsura în care se aplică articolul 6. <p>Funcționarea sistemului SafeSeaNet ar trebui să sprijine facilitarea și crearea spațiului european de transport maritim fără bariere.</p>	<p>comandanți, armatori, agenți, operatori, expeditori și autorități relevante, este suficient să fie trimise numai o singură dată și sunt disponibile pentru utilizare în toate sistemele de raportări și notificări, precum și în Sistemul de informare și monitorizare a traficului navelor. Mesajele electronice schimbate în conformitate cu prezentul Regulament se vor prezenta părților interesate. În cazul în care norme adoptate la nivel internațional permit direcționarea informațiilor LRIT privind nave care arborează pavilionul unor state terțe, sistemul național se va utiliza pentru a prezenta statelor interesate, la un nivel de securitate adecvat, informațiile LRIT primite în conformitate cu pct. 17 din regulamentul.</p>				
---	--	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<p>În cazul în care există norme adoptate la nivel internațional care permit transmiterea de informații LRIT privind navele din țări terțe, rețelele SafeSeaNet se utilizează pentru a distribui între statele membre, la un nivel de securitate adecvat, informațiile LRIT primite în conformitate cu articolul 6b din prezenta directivă.</p> <p>4. Securitate și drepturi de acces Sistemul central și sistemele naționale SafeSeaNet se conformează cerințelor din prezenta directivă referitoare la confidențialitatea informațiilor, precum și principiilor și specificațiilor de securitate descrise în DCIF, în special în ceea ce privește drepturile de acces. Statele membre identifică toți utilizatorii pentru care se atribuie un rol și un set de drepturi de acces în conformitate cu DCIF.</p>	<p>4. Sistemul național se va conforma cerințelor din prezentul regulament în ceea ce privește confidențialitatea informațiilor, precum și principiilor și specificațiilor de securitate descrise în DCIF, în special în privința drepturilor de acces. ANRM va identifica toți utilizatorii pentru care se atribuie un rol și un set de drepturi de acces în conformitate cu DCIF.</p>				
<p>ANEXA IV Măsuri pe care statele membre le pot lua în caz de risc pentru siguranța maritimă și protecția mediului [în conformitate cu articolul 19 alineatul (1)] Dacă în urma unui incident sau a unei situații de genul celei descrise la articolul 17 care afectează o navă, autoritatea competentă a statului membru în cauză consideră, în temeiul dreptului internațional, că este necesar să evite, să atenueze sau să elimine un risc grav și iminent care îi amenință litoralul sau interesele conexe, siguranța altor nave, precum și pe cea a echipajelor și pasagerilor sau a persoanelor de pe țărm sau să protejeze mediul marin, autoritatea respectivă poate, în special: (a) să restricționeze mișcările navei sau să îi impună un itinerar stabilit. Această cerință nu afectează responsabilitatea comandantului în ce</p>	<p>Atunci când, ca urmare a unui incident ori accident care afectează o navă, de natura celui descris la pct. 43 din Regulament, Agenția Navală a Republicii Moldova (ANRM) consideră, în conformitate cu dreptul internațional, că este necesar să prevină, să limiteze sau să îndepărteze o amenințare gravă și iminentă pentru litoralul național ori interesele conexe, pentru siguranța altor nave, a echipajelor și pasagerilor acestora, pentru persoanele de pe țărm ori pentru protecția mediului marin, ANRM poate, printre altele: a) să restricționeze mișcarea navei sau să o direcționeze să urmeze o anumită rută. Această</p>	Compatibil			

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>privește manevrarea navei sale în condiții de siguranță;</p> <p>(b) să transmită un avertisment oficial comandantului navei, cerându-i să pună capăt riscului pentru mediu sau siguranța maritimă;</p> <p>(c) să trimită o echipă de evaluare la bordul navei pentru a evalua gradul de risc, a-l ajuta pe căpitan să remedieze situația și a transmite în permanență stației de coastă competente informații despre situația respectivă;</p> <p>(d) să dea căpitanului instrucțiuni de adăpostire într-un loc de refugiu în cazul unui pericol iminent sau să impună pilotajul sau remorcarea navei.</p> <p>În cazul unei nave care este remorcată în cadrul unui acord de remorcăre sau de salvare, măsurile luate de autoritatea competentă a unui stat membru în temeiul prevederilor de la literele (a) și (d) pot să se adreseze, de asemenea, societăților de asistență, salvare și remorcăre implicate.</p> <p>(1) JO C 120 E, 24.4.2001, p. 67 și JO C 362 E, 18.12.2001, p. 255.</p> <p>(2) JO C 221, 7.8.2001, p. 54.</p> <p>(3) JO C 357, 14.12.2001, p. 1.</p> <p>(4) Avizul Parlamentului European din 14 iunie 2001 (JO C 53 E, 28.2.2002, p. 304). Poziția comună a Consiliului din 19 decembrie 2001 (JO C 58 E, 5.3.2002, p. 14) și Decizia Parlamentului European din 10 aprilie 2002 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Consiliului din 25 iunie 2002.</p> <p>(5) JO L 247, 5.10.1993, p. 19. Directivă modificată ultima dată de Directiva 98/74/CE a Comisiei (JO L 276, 13.10.1998, p. 7).</p> <p>(6) JO C 271, 7.10.1993, p. 1.</p> <p>(7) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.</p> <p>(8) JO L 138, 1.6.1999, p. 1.</p> <p>(9) JO L 157, 7.7.1995, p. 1. Directivă modificată ultima dată de Directiva 2001/106/CE a</p>	<p>măsură nu limitează răspunderea comandantului pentru manevrarea în siguranță a navei sale;</p> <p>b) să notifice în mod oficial comandantul navei pentru ca acesta să ia măsurile imediate și necesare de îndepărtare a pericolelor sau de încetare a activităților care pun în pericol mediul ori siguranța navigației;</p> <p>c) să trimită o echipă de evaluare la bordul navei care să aprecieze gradul de risc și să îl sprijine pe comandant pentru remedierea situației și pentru a transmite informații despre situația respectivă stației de coastă competente;</p> <p>d) să dea comandantului instrucțiuni pentru a intra într-un loc de refugiu în cazul unui pericol iminent sau să impună pilotajul ori remorcarea navei. În cazul unei nave care este remorcată în baza unui acord de remorcăre sau de salvare, măsurile luate de ANRM în temeiul prevederilor lit. a) și d) pot să fie adresate, de asemenea, societăților de asistență, salvare și remorcăre implicate.</p>				
--	--	--	--	--	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>Parlamentului European și a Consiliului (JO L 19, 22.1.2002, p. 17).</p> <p>(10) JO L 131, 28.5.2009, p. 128.</p> <p>(11) JO L 324, 29.11.2002, p. 1.</p> <p>(12) JO L 163, 25.6.2009, p. 1.</p> <p>(13) Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).</p> <p>(14) Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE (JO L 283, 29.10. p. 1).</p> <p>(15) Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură (JO L 332, 28.12.2000, p. 81).</p> <p>(16) Directiva 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare (JO L 255, 30.9.2005, p. 11).</p> <p>(17) Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).</p>					
--	--	--	--	--	--

OPINIE

Actul examinat: Analiza de impact la proiectul regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care înrăi/ies în/din apele naționale navigabilității ale Republicii Moldova

I. Aspecte introductive

Analiza de impact în cauză a fost examinată cu scopul de a identifica nivelul de corespundere a acesteia cu principiile și cerințele de formă și conținut prevăzute de Metodologia de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr.23 din 18.01.2019.

II. Examinarea Analizei Impactului de Reglementare

	Examinarea succintă a documentului AI	Calificativ (da, nu, parțial, n/a)
1	Definirea problemei	
a	Se determină clar și concis problema(ele)	parțial
b	Se descrie problema, cine sunt cei afectați și justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor	da
c	Se expun clar cauzele care au dus la apariția problemei	nu
d	Se descrie cum a evoluat problema și cum va evolua în viitor fără intervenție adițională	parțial
e	Se examinează cadrul juridic actual și carențele prevederilor normative în vigoare	nu
2	Stabilirea obiectivelor	
a	Se stabilesc principalele obiective în mod măsurabil, realist și fixat în timp	Parțial
	Sunt obiectivele conexe direct cu problemele definite și cauzele stabilite	nu
3	Identificarea opțiunilor	
a	Se expune opțiunea "a nu face nimic"	
b	Se descrie opțiunea (intervenția) recomandată cu întregul spectru de soluții/drepturi/obligații ce se propun pentru aprobare	Parțial
c	Se expun opțiuni alternative sau se explică motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare	nu
4	Analiza și compararea opțiunilor	
a	Se expun principalele efecte negative (costuri) ale stării actuale	parțial
	Se expun principalele efecte pozitive (beneficii) ale stării actuale	nu
b	Se descriu principalele costuri (impact negativ) pentru opțiunea recomandată	
	Se descriu principalele beneficii (impact pozitiv) pentru opțiunea recomandată	
b	Se examinează costurile și beneficiile opțiunilor alternative	nu
c	Se expun cele mai relevante/iminente riscuri pentru opțiunile analizate care pot duce la eșecul intervenției propuse	nu
d	Se indică separat dacă, din totalul de costuri identificate, vor apărea costuri de conformare pentru întreprinderi sau impacturi disproporționate	nu
e	Se argumentează selectare unei opțiuni în baza beneficiilor nete sau a celui mai mic impact negativ	nu
5	Implementarea și monitorizarea	
a	Se descrie cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate (cadru juridic necesar de ajustat, schimbări instituționale necesare)	Parțial
b	Se stabilesc indicatorii de performanță pentru a efectua monitorizarea	parțial
c	Se stabilește cum va fi monitorizat și evaluat impactul opțiunii recomandate și peste cât timp se va evalua performanța actului normativ propus	Parțial
6	Consultarea	
a	Se descriu principalele părți (grupuri) interesate în intervenția/opțiunea propusă	da
b	se explică succint cum s-a asigurat consultarea adecvată a părților	nu
c	Se expune succint poziția fiecărei entități consultate vizavi de documentul AIR și/sau intervenția propusă	nu

Comentarii

La capitolului Definirea problemei indicarea ca lipsa cadrului legal de reglementare este problema care trebuie soluționată nu poate fi considerată ca problemă, problemele urmează a fi identificate cu expunerea necesității schimbării situației curente. Mărimea problemelor se expune preponderent în mod cuantificat. Codul navigației maritime a fost aprobat prin Legea nr 599/1999/ astfel lipsa unei Autorități separate nu poate fi definită ca problemă care a dus la necesitatea elaborării unui act normativ nou. Autorii urmează să descrie care sunt acele imperfecțiuni a sistemelor de schimb de informații care împiedică efectuarea intervențiilor urgente inclusiv operațiunile de salvare.

autorii au remarcat ca problemă majora lipsa cadrului legal nereglementat pe acest segment, astfel se impune o analiza a elaborării cadrului legal din momentul aprobării legii 599/1999 și până la crearea portului Giurgiulești la 6.10.2006.

La capitolul Stabilirea obiectivelor se propune autorilor de a descrie, concret, ce cerințe noi vor fi create pentru atragerea agenților noi din domeniul navigației pentru a fi deserviți în portul Internațional Giurgiulești și pentru atragerea investițiilor în scopul dezvoltării infrastructurii. Se propune descrierea condițiilor noi propuse prin intervenția data care vor fi mai favorabile pentru intrarea și ieșirea navelor din port. Se va descrie suplimentar dacă vor fi sau nu suportate sau învestite surse financiare pentru crearea acestor condiții, și nu în ultimul rând vor fi sau nu majorate prețurile pentru serviciile acordate în port.

La capitolul identificarea opțiunilor nu este expus clar problemele și condițiile din cauza cărora nu este atractivă deservirea navelor în port și cum prevederile intervenției propuse vor micșora timpul de staționare a navelor în port sau rapiditatea deservirii lor. Se va descrie întreg spectru de inovații, soluții și obligații care se doresc a fi obținute.

Autorii prevăd prevederi suplimentare față de Consiliile locale în vederea elaborare unor planuri de primire a navelor în caz de refugiu, naufragiu, făcând referire la Legile 435/2006 și 436/2006. Se impune o analiza argumentată a acestor prevederi, care din start nu pot fi impuse și examinate în prezentul proiect de act normativ.

La capitolul Analiza opțiunilor nu este făcută o analiză comparativă între situația existentă și cea propusă. Nu sunt identificate beneficiile intervenției d în port sau care intra sau iese din port.

Nu sunt analizate costurile de conformare pentru agenții economici care for fi deserviți în port, cu toate că autorii remarca că persoanele care vor deservi navele, sau care vor gestiona activitatea in port vor fi școlarizați separat. Pentru fiecare opțiune se vor descrie principale costuri și beneficii: economice, sociale și de mediu.

Capitolul Implementarea și Monitorizarea urmează a fi completat cu date concrete care vor reflecta în ce termeni vor fi resimțite prevederile noului act normativ, vor fi descrise capacitățile instituționale și financiare existente ale portului. Se vor indica indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea și evaluarea opțiunii recomandate.

În partea ce ține de consultările publice ele nu au fost efectuate, dar au fost indicate părțile interesate și implicate în procesul consultărilor publice.

Concluzii

Analiza impactului corespunde parțial cu cerințele și rigorile Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, în special nu este reflectat pe deplin impactul intervenției propuse, cu toate că este argumentată de principiu oportunitatea/necesitatea intervenției din partea statului.

Se recomandă susținerea analizei în cauză cu condiția ajustării și perfecționării documentului în conformitate cu obiectiile și recomandările expuse.

Se propune revizuirea conceptuală a prevederilor referitor la impunerea unor obligațiuni administrațiilor publice locale-Consiliilor locale.



Nr.14-1693 din 09.03.2020

Cancelaria de Stat

În conformitate cu pct. 179 al Regulamentului Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, Ministerul Economiei și Infrastructurii solicită înregistrarea proiectului *Hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova.*

Cerere privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat a proiectului de act ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale Republicii Moldova.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Economiei și Infrastructurii în comun cu Agenția Navală a Republicii Moldova
3.	Justificarea depunerii cererii	PHG rezultă din necesitatea realizării angajamentelor asumate de către Republica Moldova, în implimentarea AA RM-UE. Astfel, proiectul prenotat este prevăzut în Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova– Uniunea Europeană în perioada 2017–2019, aprobat în Hotărârea Guvernului nr. 1472/2016.
4.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	<ol style="list-style-type: none">1. Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului,2. Ministerul Finanțelor,3. Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene,4. Cancelaria de Stat,5. Serviciul de Informații și Securitate,6. Congresul autorităților locale din Republica Moldova,7. Ministerul Justiției,8. Centrul Național Anticorupție.

Digitally signed by Usatii Anatol
Date: 2020.03.09 12:59:24 EET
Person: Anatol
Location: Moldova.



5.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile
6.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Veronica Melihov, consultant principal, Direcția Transport; MEI. Tel. 022 – 250 609; e-mail: veronica.melihov@mei.gov.md Igor Zaharia, director al ANRM. Tel. 022 – 731 214; e-mail: zaharia.igor@gmail.com
7.	Anexe	Nota informativă: 2 file. PHG: 21 file. AIR -ului: 5 file. Tabelul de concordanță -53 file.
8.	Data și ora depunerii cererii	
9.	Semnătura	Anatol USATÎI, Ministru

Ministru

Anatol USATÎI

Ex:

V.Melihov/ Tel: 22 250609

I.Zaharia/Tel: 079112028