



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2026

**cu privire la aprobarea unor regulamente
în domeniul consolidării securității maritime, securității portuare și a
securității navelor maritime**

În temeiul art.2 din Legea nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.185-199, art.442) și art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă:

1.1. Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și a securității navelor maritime, conform anexei nr. 1.

1.2. Regulamentul cu privire la măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor, conform anexei nr. 2.

1.3. Regulamentul cu privire la stabilirea procedurilor revizuite de asigurare și desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime, conform anexei nr. 3.

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

3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data de 01.01.2027, cu excepția:

3.1. punctul 43, subpct. 247.2, punctelor 248, 278, 322, 326 și 328 din Regulamentul prevăzut în anexa nr.1, care se aplică de la data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană;

- 3.2. Regulamentului prevăzut în anexa nr. 3, care se aplică de la data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.
4. La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, se abrogă Hotărârea Guvernului nr. 23/2024 privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor.

PRIM-MINISTRU

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

Vladimir BOLEA

REGULAMENT

cu privire la consolidarea securității portuare și a securității navelor maritime

Prezentul Regulament transpune Directiva 2005/65/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare (text cu relevanță SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 310 din 25 noiembrie 2005, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019;

Transpune Regulamentul (CE) 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare (Text cu relevanță SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L nr. 129 din 20 aprilie 2004, (CELEX: 32004R0725), așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009.

Capitolul I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și a securității navelor maritime (în continuare –*Regulament*) reglementează măsurile de consolidare a securității portuare, instalațiilor portuare și a navelor utilizate în comerțul internațional și în traficul național în fața amenințării atentatelor la adresa securității acestora.

2. Măsurile prevăzute în pct.1 constau din:

- 2.1. norme de bază comune cu privire la măsurile de securitate portuară, instalațiile portuare și a securității navelor;
- 2.2. un mecanism de aplicare a acestor norme;
- 2.3. mecanisme corespunzătoare de monitorizare a conformității.

Capitolul II. DOMENIUL DE APLICARE, DEFINIȚII

3. Prezentul Regulament stabilește măsurile de securitate care se respectă în porturi și în zonele unde se desfășoară activități legate de porturi și măsuri de securitate la bordul navelor.

4. Prezentul regulament se aplică:

- 4.1. următoarelor tipuri de nave care efectuează călătorii internaționale:
 - 4.1.1. navelor de pasageri, inclusiv ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri;
 - 4.1.2. cargoboturilor, inclusiv ambarcațiunilor de mare viteză pentru marfă, cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500;
 - 4.1.3. unităților mobile de foraj în larg.

4.2. porturilor și instalațiilor portuare care deservește nave care efectuează călătorii internaționale.

5. Prezentul Regulament nu se aplică:

- 5.1. navelor de război și navelor de transport trupe;
- 5.2. cargoboturilor cu un tonaj brut mai mic de 500;
- 5.3. navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice;
- 5.4. navelor din lemn de construcție primitivă;
- 5.5. navelor de pescuit sau navelor care nu sunt angajate în activități comerciale.

6. Măsurile prevăzute în prezentul Regulament se aplică fiecărui port situat pe teritoriul Republicii Moldova, în care sunt amplasate una sau mai multe instalații portuare care fac obiectul unui plan de securitate a instalațiilor portuare, aprobat conform anexei nr.1 la prezentul regulament.

7. Măsurile de securitate portuară și securitate a navelor instituite prin prezentul regulament se coordonează în mod corespunzător cu măsurile de securitate aplicabile navelor, porturilor și instalațiilor portuare, stabilite în conformitate cu Capitolul XI-2 din anexa la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (în continuare – *Convenția SOLAS*), precum și cu Partea A obligatorie a Codului internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (în continuare – *Codul ISPS*) și recomandările cuprinse în partea B a codului, în vederea asigurării unui cadru unitar de aplicare a măsurilor de securitate în domeniul maritim și portuar.

8. Agenția Navală a Republicii Moldova (în continuare – *Agenția Navală*) stabilește pentru fiecare port limitele acestuia în sensul prezentului Regulament, luând în considerare în mod corespunzător informațiile care rezultă în urma evaluării securității portuare.

9. În cazul în care limitele unei instalații portuare, în sensul Regulamentului, cuprind în mod eficient portul, dispozițiile relevante din capitolul XI-2 din anexa la Convenția SOLAS prevalează asupra celor din prezentul Regulament.

10. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:

10.1. *act ilegal intenționat* - un act intenționat care, dată fiind natura sa sau contextul în care se produce, poate aduce atingere navelor utilizate atât în traficul maritim internațional, cât și în cel național, precum și pasagerilor ori încărcăturii acestora și instalațiilor portuare aferente.

10.2. *activitate între nave* - orice activitate care nu depinde de o instalație portuară și care implică un transfer de mărfuri sau de persoane de la o navă la alta.

10.3. *administrație portuară* – orice formă de organizare publică sau privată care efectuează sau este împuternicită să efectueze, în combinație cu alte activități sau nu, administrarea și/sau gestionarea unui port;

10.4. *agent de securitate al companiei* - persoana numită de companie pentru a se asigura de efectuarea evaluării securității, de faptul că s-a elaborat un plan de securitate al navei, că acesta a fost prezentat spre aprobare și că a fost apoi pus în aplicare și actualizat, precum și pentru asigurarea legăturii cu agenții de securitate ai instalației portuare și cu agentul de securitate al navei.

10.5. *agent de securitate al instalației portuare* - persoana numită responsabilă de elaborarea, punerea în aplicare, revizuirea și actualizarea planului de securitate al instalației portuare și pentru asigurarea legăturii cu funcționarii de securitate ai navei și cu funcționarii de securitate ai companiei.

10.6. *agent de securitate al navei* - persoana de la bordul navei care raportează direct comandantului, desemnată de către companie drept persoană responsabilă pentru securitatea navei, inclusiv pentru punerea în aplicare și actualizarea planului de securitate al navei și pentru asigurarea legăturii cu agentul de securitate al companiei și cu agenții de securitate ai instalației portuare.

10.7. *Ambarcațiune de mare viteză* - o ambarcațiune astfel cum este definită la regula X/1.2 din Convenția SOLAS.

10.8. *autoritate competentă pentru securitatea maritimă* - o autoritate desemnată de către un stat membru UE pentru a coordona, pune în aplicare și supraveghea aplicarea măsurilor de securitate cu privire la nave și/sau la una sau mai multe instalații portuare. Competențele acestei autorități pot varia, în funcție de sarcinile care îi sunt atribuite;

10.9. *autoritate desemnată* – organismul/organismele sau administrația/ administrațiile însărcinată/însărcinate de către un alt stat cu punerea în aplicare a dispozițiilor capitolului XI-2 al Convenției SOLAS, în ceea ce privește securitatea instalațiilor portuare și a interfeței navă/port, din punctul de vedere al instalației portuare;

10.10. *autoritate pentru securitatea portuară* - autoritatea responsabilă cu problemele de securitate dintr-un anumit port;

10.11. *cod internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare* (în continuare – Cod ISPS) – Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare care cuprinde o parte A (ale cărei dispoziții sunt obligatorii) și o parte B (ale cărei dispoziții reprezintă recomandări), astfel cum a fost adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezoluția nr. 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția SOLAS și astfel cum va putea fi modificat de către Organizația Maritimă Internațională (în continuare – OMI), cu următoarele condiții:

10.11.1. modificările la partea A din Codul ISPS să fie adoptate, să intre în vigoare și să producă efecte în conformitate cu articolul VIII din Convenția SOLAS privind procedurile de modificare aplicabile anexeii, cu excepția capitolului I;

10.11.2. modificările la partea B din Codul ISPS să fie adoptate de către comitetul privind siguranța maritimă în conformitate cu regulamentul său de procedură;

10.12. *companie* - o companie astfel cum este definită la regula IX/1 din Convenția SOLAS.

10.13. *declarație de securitate* – un acord încheiat între o navă și o instalație portuară sau o navă cu care are interfață, în care se specifică măsurile de securitate pe care le va pune în aplicare fiecare parte;

10.14. *incident de securitate* – un act suspect sau o circumstanță suspectă care amenință securitatea unei nave, inclusiv a unui utilaj mobil de foraj în larg, a unei ambarcațiuni de mare viteză a unei instalații portuare, a unei interfețe navă/port sau a unei activități între nave;

10.15. *instalație portuară* – locul în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancoraj, dane de așteptare, împrejurimile dinspre mare, după caz;

10.16. *interfață navă/port* – interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun deplasarea persoanelor sau a mărfurilor, precum și furnizarea serviciilor portuare către sau dinspre navă;

10.17. *măsuri speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS* - modificările prin care se inserează un nou capitol XI-2 în anexa la Convenția SOLAS a Organizației Maritime Internaționale (în continuare – OMI), în versiunea sa actualizată;

10.18. *nivel de securitate* – calificarea gradului de risc de producere a unui incident sau a unei tentative de incident de securitate;

10.19. *nivel 1 de securitate* – nivelul pentru care trebuie menținute în permanență măsuri minime de securitate adecvate;

10.20. *nivel 2 de securitate* – nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare, adecvate pentru o anumită perioadă, ca urmare a creșterii riscului apariției unui incident de securitate;

10.21. *nivel 3 de securitate* – nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare, specifice pentru o perioadă limitată, în care un incident de securitate este probabil sau iminent, deși poate să nu fie neapărat posibilă identificarea țintei precise;

10.22. *organizație de securitate* – un organism care are expertiza adecvată în materie de securitate și un nivel adecvat de cunoștințe despre operațiunile desfășurate de nave și despre operațiunile portuare, care este competent să efectueze evaluarea și întocmirea planurilor de securitate conform cerințelor prezentului Regulament sau ale părții A din Codul ISPS;

10.23. *partea A din Codul ISPS* - preambulul și cerințele obligatorii care alcătuiesc partea A din Codul ISPS privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, în versiunea sa actualizată;

10.24. *partea B din Codul ISPS* - recomandările care alcătuiesc partea B din Codul ISPS, privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, modificată, și ale părții A din Codul ISPS, în versiunea sa actualizată;

10.25. *petrolier* - un petrolier astfel cum este definit la regula II-1/2.12 din Convenția SOLAS.

10.26. *plan de securitate al instalației portuare* - un plan elaborat în vederea asigurării aplicării măsurilor necesare pentru protecția instalației portuare și a navelor, a persoanelor, a încărcăturii, a unităților de transport a încărcăturii și a calelor navelor din instalația portuară împotriva riscurilor unui incident de securitate.

10.27. *plan de securitate al navei* - un plan elaborat în vederea asigurării aplicării la bordul navei a măsurilor necesare pentru protecția persoanelor aflate la bord, a încărcăturii, a unităților de transport a încărcăturii, a proviziilor de bord sau a navei împotriva riscurilor unui incident de securitate.

10.28. *port* – porțiune specificată de uscat și de apă, cu limite definite de Agenția Navală, în care se situează portul, cuprinzând uzine și echipamente destinate facilitării operațiunilor de transport maritim comercial;

10.29. *punct de contact pentru securitatea portuară* – autoritatea desemnată pentru a servi drept punct de contact pentru Organizația Internațională Maritimă, Comisia Europeană și celelalte state membre ale Uniunii Europene și pentru a facilita, urmări și furniza informații cu privire la aplicarea măsurilor de securitate portuară prevăzute de prezentul regulament.

10.30. *punct de contact pentru securitatea maritimă* - autoritate desemnată de către fiecare stat pentru a servi drept punct de contact pentru celelalte state privind: punerea în aplicare, urmărirea și furnizarea de informații privind aplicarea măsurilor de securitate maritimă prevăzute în Regulament;

10.31. *regulă* - o regulă din Convenția SOLAS.

10.32. *securitate maritimă* - combinarea măsurilor preventive menite să protejeze transportul maritim și instalațiile portuare în fața amenințării reprezentate de actele ilegale intenționate;

10.33. *serviciu regulat* - o serie de traversări pe apă organizate de așa manieră încât să asigure legătura între două sau mai multe instalații portuare:

10.33.1. fie în conformitate cu un orar public;

10.33.2. fie cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică identificabilă;

10.34. *tanc pentru produse chimice* - un tanc pentru produse chimice astfel cum este definit la regula VII/8.2 din Convenția SOLAS;

10.35. *trafic maritim internațional* - orice legătură pe mare efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat membru UE și o instalație portuară situată în afara aceluiași stat membru sau invers;

10.36. *trafic maritim național* - orice legătură efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat membru UE și aceeași instalație portuară sau o altă instalație portuară a aceluiași stat membru;

10.37. *transportator de gaz* - un transportator de gaz astfel cum este definit la regula VII/11.2 din Convenția SOLAS;

10.38. *utilaj mobil de foraj în larg* - un utilaj mobil de foraj în larg cu propulsie mecanică, astfel cum este definit la regula IX/1 din Convenția SOLAS, care nu este staționar.

10.39. *vrachier* - un vrachier astfel cum este definit la regula IX/1.6 din Convenția SOLAS;

Capitolul III. SECURITATEA PORTURILOR

Secțiunea 1

Autoritatea responsabilă de securitatea portuară

11. Agenția Navală este autoritatea desemnată ca fiind responsabilă de coordonarea, controlul și supravegherea aplicării măsurilor de securitate portuară pentru porturile Republicii Moldova în conformitate cu prezentul Regulament.

12. Administrația portuară este responsabilă de întocmirea și punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară, în baza concluziilor în urma evaluărilor de securitate portuară efectuată de Agenția Navală.

13. Aprobarea și monitorizarea punerii în aplicare a planurilor de securitate portuară se efectuează în baza concluziilor aprobate a evaluărilor de securitate portuară.

Secțiunea a 2-a

Evaluarea securității portuare

14. Agenția Navală se asigură că, pentru porturile aflate sub incidența prezentului regulament, se efectuează evaluări ale securității portuare. Evaluările securității portuare se realizează ținând seama, în mod corespunzător, de specificul diferitelor zone ale portului.

15. În cazul în care Agenția Navală consideră necesar, evaluările prevăzute în pct.14 includ și zonele adiacente portului, în măsura în care acestea pot avea un impact asupra securității portului.

16. Evaluările securității portuare iau în considerare evaluările de securitate ale instalațiilor portuare situate în limitele portului, efectuate în conformitate cu actele internaționale aplicabile în domeniul securității maritime.

17. Fiecare evaluare a securității portuare se desfășoară conform cerințelor prevăzute în anexa nr. 2 la prezentul regulament.

18. Evaluarea securității portuare se efectuează de către inspectorii din cadrul Agenției Navale cel puțin la fiecare 5 ani, în intervalul de plus/minus 3 luni față de data aniversară, și constă într-o evaluare al cărei volum este echivalent evaluării inițiale.

19. Inspectorii din cadrul Agenției Navale care efectuează evaluarea securității portuare trebuie să dețină calificarea și competențele necesare pentru evaluarea securității portuare.

20. Evaluările securității portuare se pot efectua de către o organizație de securitate recunoscută menționată în pct. 51-57. Organizația de securitate recunoscută delegată efectuează și prezintă Agenției Navale pentru analiză și aprobare a raporturilor de evaluare în termen de 30 de zile calendaristice din data efectuării evaluării.

21. La finalizarea evaluării securității portului și secțiunilor/zonelor adiacente după caz, se întocmește un raport care cuprinde:

- 21.1. un rezumat al modului în care s-a efectuat evaluarea;
- 21.2. descrierea fiecărui punct vulnerabil identificat în timpul evaluării;
- 21.3. descrierea măsurilor care permit remedierea fiecărui punct vulnerabil.

22. Evaluările securității portuare se aprobă de către Directorul Agenției Navale în termen de 30 de zile calendaristice din data recepționării rapoartelor ale evaluării securității portuare.

Secțiunea a 3-a
Planul de securitate portuară

23. Agenția Navală se asigură că, în baza concluziilor evaluărilor securității portuare, administrația portuară în mod obligatoriu elaborează, menține și actualizează planuri de securitate portuară pentru porturile aflate sub incidența prezentului regulament.

24. Planurile de securitate portuară se întocmesc ținând seama de specificul diferitelor zone ale portului și integrează măsurile prevăzute în planurile de securitate ale instalațiilor portuare situate în limitele acestuia, elaborate în conformitate cu cerințele prezentului regulament.

25. Planurile de securitate portuară stabilesc, pentru fiecare nivel de securitate prevăzut în pct. 24:

- 25.1. procedurile care urmează a fi aplicate;
- 25.2. măsurile de securitate care urmează a fi implementate;
- 25.3. acțiunile care urmează a fi întreprinse în cazul incidentelor de securitate.

26. Fiecare plan de securitate portuară ia în considerare cel puțin cerințele detaliate specificate în anexa nr. 2 la prezentul regulament.

27. După caz și în măsura necesară, planul de securitate portuară include în special măsuri de securitate care trebuie să se aplice pasagerilor și vehiculelor care urmează să fie îmbarcate pe nave maritime care transportă pasageri și vehicule. În cazul serviciilor de transport maritim internațional, Agenția Navală cooperează cu autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, după caz la evaluarea securității, în vederea asigurării unui nivel adecvat de securitate.

28. Planurile de securitate portuară pot fi elaborate de o organizație de securitate recunoscută, menționată în pct.51-57, în condițiile stabilite de prezentul regulament.

29. Planurile de securitate portuară se aprobă de către Agenția Navală înainte de punerea în aplicare a acestora.

30. În termen de 60 de zile calendaristice de la data recepționării raportului de evaluare a securității portuare, aprobat de Agenția Navală, administrația portuară elaborează planul de securitate portuară și îl remite Agenției Navale spre aprobare.

31. Agenția Navală examinează și aprobă planul de securitate portuară în termen de 15 zile calendaristice de la data recepționării acestuia. În cazul în care planul conține deficiențe sau nu corespunde cerințelor prezentului regulament, acesta se restituie spre remediere.

32. Agenția Navală monitorizează implementarea planurilor de securitate portuară și asigură coordonarea acestei activități cu alte controale desfășurate în port.

33. Aprobarea de către Agenția Navală a unui plan de securitate portuară este valabilă pentru o perioadă de 5 ani din data aprobării, cu condiția verificării implementării acestuia de către administrația portuară în termen de 90 de zile calendaristice.

34. În cazul expirării valabilității planului de securitate portuară, acesta poate fi menținut în aplicare pentru o perioadă de cel mult 90 de zile calendaristice de la data aprobării reînnoite a evaluării securității portuare, cu condiția să nu fi intervenit modificări semnificative care afectează securitatea portuară.

35. Administrația portuară asigură organizarea și desfășurarea exercițiilor de securitate luând în considerare cerințele de bază privind exercițiile de antrenament pentru securitate enumerate în anexa nr. 3 la prezentul regulament.

Secțiunea a 4-a
Agentul de securitate portuară

36. Pentru fiecare port, administrația portuară desemnează un agent de securitate portuară, care întrunește cerințele aplicabile din prezentul regulament, cu aprobarea Agenției Navale.

37. De regulă, pentru fiecare port se desemnează un agent de securitate portuară distinct. În cazuri justificate, un agent de securitate portuară poate fi desemnat pentru unul sau mai multe porturi.

38. Agentul de securitate portuară îndeplinește rolul de punct de contact pentru toate aspectele legate de securitatea portuară.

39. În cazul în care agentul de securitate portuară este diferit de agentul sau agenții de securitate ai instalațiilor portuare, administrațiile portuare asigură cooperarea și coordonarea permanentă între aceștia, în vederea aplicării eficiente a măsurilor de securitate.

Secțiunea a 5-a
Revizui

40. Agenția Navală se asigură că evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară sunt revizuite de către administrația portuară:

- 40.1. periodic, cel puțin o dată la 5 ani;
- 40.2. ori de câte ori intervin modificări care pot afecta securitatea portului.

41. Revizuirea prevăzută în pct.40 se realizează în conformitate cu prevederile aplicabile evaluării securității portuare și planurilor de securitate portuară.

Secțiunea a 6-a
Punct de contact pentru securitatea portuară

42. Agenția Navală este desemnată ca punct de contact pentru aspectele legate de securitatea portuară și:

- 42.1. asigură coordonarea activităților privind securitatea portuară la nivel național;
- 42.2. facilitează schimbul de informații relevante între autoritățile competente;
- 42.3. asigură, după caz, cooperarea cu autoritățile competente ale altor state și cu organizațiile internaționale în domeniul securității maritime.

43. Agenția Navală stabilește, menține și actualizează lista porturilor care fac obiectul prezentului regulament și informează Comisia Europeană cu privire la orice modificare adusă acestei liste.

Secțiunea a 7-a
Punerea în aplicare și controlul conformității

44. Agenția Navală asigură supravegherea adecvată și periodică a planurilor de securitate portuară și controlează punerea în aplicare a acestora.

45. Agenția Navală monitorizează aplicarea prevederilor prezentului Regulament de către administrațiile portuare și celelalte entități responsabile, în limitele competențelor stabilite.

46. Activitățile de monitorizare și control al conformității se desfășoară, după caz, în mod coordonat cu inspecțiile și celelalte activități de verificare efectuate în domeniul securității maritime și portuare.

Capitolul IV. NIVELURI DE SECURITATE

47. Se introduce un sistem de niveluri de securitate pentru porturi sau, după caz, pentru porțiuni din port, precum și pentru instalațiile portuare.

48. La stabilirea nivelului de securitate, Agenția Navală ia în considerare informațiile privind amenințările generale și specifice. Se stabilesc trei niveluri de securitate, așa cum sunt definite în capitolul XI-2 din anexa la Convenția SOLAS și partea A din Codul ISPS:

48.1. nivelul de securitate 1 – nivelul la care sunt menținute permanent măsuri de securitate minime;

48.2. nivelul de securitate 2 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate corespunzătoare suplimentare pe o perioadă de timp ca urmare a creșterii riscului de producere a unui atentat la adresa securității;

48.3. nivelul de securitate 3 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate specifice suplimentare pe o perioadă de timp limitată, în cazul în care este probabil sau iminent un atentat la adresa securității, chiar dacă nu este posibil să se identifice ținta exactă.

49. Agenția Navală stabilește nivelurile de securitate pentru fiecare port, instalație portuară sau porțiune din port. La fiecare nivel de securitate se poate prevedea ca în diferite porțiuni ale unui port sau instalație portuară să se aplice măsuri de securitate diferite, în funcție de concluziile evaluării securității portuare.

50. Agenția Navală comunică nivelul de securitate administrației portuare, operatorilor instalațiilor portuare, persoanei sau persoanelor corespunzătoare nivelului de securitate aflat în vigoare pentru fiecare port, instalație portuară sau porțiune din port precum și orice modificări survenite la acestea. Informația actualizată este transmisă de fiecare dată Inspectoratului General al Poliției de Frontieră.

Capitolul V. ORGANIZAȚIE DE SECURITATE RECUNOSCUTĂ

51. Guvernul recunoaște organizații de securitate, la propunerea Agenției Navale, în vederea îndeplinirii unor activități specifice în domeniul securității portuare.

52. Organizațiile de securitate recunoscute trebuie să îndeplinească cerințele stabilite în anexa nr.4 la prezentul regulament.

53. O organizație recunoscută, astfel cum este acesta definit la regula I/6 din Convenția SOLAS și care îndeplinește cerințele din regula XI-1/1 din Convenția SOLAS și HG nr. 2/2020 privind aprobarea Regulamentului cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime, poate fi desemnat ca RSO cu condiția să aibă cunoștințele necesare în materie de securitate care sunt prevăzute în anexa nr.4 la prezentul regulament.

54. Recunoașterea organizațiilor de securitate nu aduce atingere responsabilităților Agenției Navale și ale administrației portuare în domeniul securității portuare.

55. O organizație de securitate recunoscută poate acorda companiilor de nave și administrațiilor portuare, operatorilor instalațiilor portuare consultanță sau asistență privind aspectele de securitate, inclusiv în ceea ce privește evaluarea securității navei, planul de securitate al navei, evaluarea securității portului și a instalației portuare, precum și planul de securitate al portului și al instalației portuare.

56. Organizația de securitate recunoscută poate acorda asistență la elaborarea evaluărilor și planurilor de securitate prevăzute de prezentul regulament.

57. Organizația de securitate recunoscută care a participat la elaborarea evaluării securității navei sau a planului de securitate al navei nu poate fi delegată să aprobe planul respectiv.

Capitolul VI. SECURITATEA INSTALAȚIEI PORTUARE

Secțiunea 1

Generalități

58. O instalație portuară are obligația de a lua măsurile corespunzătoare nivelurilor de securitate stabilite de Agenția Navală conform pct. 47-50. Măsurile și procedurile de securitate trebuie aplicate în cadrul instalației portuare în așa fel încât să implice cât mai puține perturbări sau întârzieri provocate pasagerilor, navei, personalului navei și vizitatorilor, mărfurilor și serviciilor.

59. Nivelurile de securitate se stabilesc de către Agenția Navală, în vederea prevenirii incidentelor de securitate și a asigurării protecției navelor, instalațiilor portuare și porturilor împotriva actelor ilegale intenționate.

60. Un nivel de securitate superior indică o probabilitate mai ridicată de producere a unui incident de securitate și impune aplicarea unor măsuri suplimentare de protecție, corespunzătoare naturii și gravității riscului identificat.

61. La stabilirea nivelului de securitate adecvat se ține seama, în principal, de:

- 61.1. gradul de credibilitate al informațiilor privind amenințarea;
- 61.2. gradul de confirmare sau coroborare a informațiilor privind amenințarea;
- 61.3. caracterul specific ori iminent al amenințării;
- 61.4. consecințele potențiale ale producerii unui incident de securitate.

62. La nivelul de securitate 1, în cadrul fiecărei instalații portuare se aplică, prin măsuri corespunzătoare și cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS, cel puțin următoarele activități:

- 62.1. asigurarea îndeplinirii tuturor sarcinilor privind securitatea instalației portuare;
- 62.2. controlul accesului în instalația portuară;
- 62.3. supravegherea instalației portuare, inclusiv a zonelor de ancorare și acostare;
- 62.4. supravegherea zonelor cu acces restricționat, pentru a se asigura că accesul în acestea este permis numai persoanelor autorizate;
- 62.5. supravegherea manipulării încărcăturii;
- 62.6. supravegherea gestionării proviziilor de bord;
- 62.7. asigurarea disponibilității imediate a sistemului de comunicații de securitate.

63. La nivelul de securitate 2, în instalația portuară se aplică măsurile suplimentare de protecție prevăzute în planul de securitate al instalației portuare pentru fiecare dintre activitățile menționate în pct.62, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

64. La nivelul de securitate 3, în instalația portuară se aplică măsurile speciale suplimentare prevăzute în planul de securitate al instalației portuare pentru fiecare dintre activitățile menționate în pct. 62, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

65. La nivelul de securitate 3, instalația portuară are obligația să dea curs și să pună în aplicare instrucțiunile de securitate transmise de Agenția Navală.

66. În cazul în care agentul de securitate al instalației portuare este informat că o navă întâmpină dificultăți în respectarea cerințelor aplicabile în materie de securitate ori în aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în planul de securitate al navei, acesta menține legătura cu agentul de securitate al navei și coordonează, după caz, aplicarea măsurilor necesare.

67. În cazul în care agentul de securitate al instalației portuare este informat că o navă operează la un nivel de securitate superior nivelului de securitate aplicabil instalației portuare, acesta informează de îndată Agenția Navală și menține legătura cu agentul de securitate al navei, în vederea coordonării, după caz, a măsurilor de securitate necesare.

68. În cazul stabilirii nivelului de securitate 3, Agenția Navală și alte autorități relevante din domeniul securității transmit, după caz, instrucțiuni necesare și furnizează navelor și instalațiilor portuare care pot fi afectate informațiile relevante privind securitatea.

69. Agenția Navală poate delega unei organizații de securitate recunoscute unele atribuții în domeniul securității maritime și portuare, în condițiile stabilite de prezentul Regulament, cu excepția atribuțiilor prevăzute în pct. 70.

70. Nu pot face obiectul delegării către o organizație de securitate recunoscută următoarele atribuții:

- 70.1. stabilirea nivelului de securitate aplicabil;
- 70.2. aprobarea evaluării de securitate a instalației portuare și a modificărilor ulterioare aduse acesteia;
- 70.3. stabilirea instalațiilor portuare pentru care este obligatorie desemnarea agentului de securitate al instalației portuare;
- 70.4. aprobarea planului de securitate al instalației portuare și a modificărilor ulterioare aduse acestuia;
- 70.5. aplicarea măsurilor privind controlul și verificarea respectării prevederilor prezentului Regulament;
- 70.6. stabilirea cerințelor aplicabile declarației de securitate.

71. Agenția Navală testează, în măsura în care consideră necesar, planurile de securitate ale navelor și instalațiilor portuare pe care le-a aprobat, precum și modificările ulterioare aduse acestora.

Secțiunea a 2-a

Evaluarea securității instalației portuare

72. Pentru fiecare instalație portuară situată pe teritoriul Republicii Moldova care furnizează servicii navelor ce efectuează voiaje internaționale se asigură efectuarea unei evaluări a securității instalației portuare.

73. Evaluarea securității instalației portuare constituie un element esențial și parte integrantă a procesului de elaborare, revizuire și actualizare a planului de securitate al instalației portuare.

74. Evaluarea securității instalației portuare se efectuează de către Agenția Navală sau, după caz, de către o organizație de securitate recunoscută, delegată în condițiile stabilite de prezentul regulament.

75. În cazul în care evaluarea securității instalației portuare este efectuată de către o organizație de securitate recunoscută, Agenția Navală examinează și aprobă evaluarea, în vederea confirmării conformității acesteia cu cerințele prezentului regulament, în termen de 15 zile calendaristice.

76. Aprobarea evaluării securității instalației portuare poate fi exercitată, după caz, prin delegare, în condițiile stabilite de prezentul regulament.

77. Inspectorii din cadrul Agenției Navale sau personalul organizației recunoscute care efectuează evaluarea securității instalației portuare trebuie să dețină calificarea și competențele necesare pentru evaluarea securității instalației portuare, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

78. Evaluarea securității instalației portuare se revizuieste și se actualizează periodic, ținând seama de evoluția nivelului de amenințare și de modificările aduse instalației portuare, și se revizuieste în mod obligatoriu ori de câte ori intervin modificări semnificative ale instalației portuare.

79. Evaluarea securității instalației portuare cuprinde cel puțin următoarele elemente:

- 79.1. identificarea și evaluarea infrastructurilor și bunurilor esențiale care necesită protecție;
- 79.2. identificarea amenințărilor potențiale la adresa bunurilor și infrastructurilor, precum și evaluarea probabilității producerii acestora, în vederea stabilirii și clasificării în funcție de prioritate măsurile de securitate necesare;
- 79.3. identificarea, selectarea și clasificarea în funcție de prioritate măsurile de contracarare și a modificărilor de procedură, precum și evaluarea eficienței acestora în reducerea vulnerabilităților;
- 79.4. identificarea vulnerabilităților, inclusiv a celor aferente factorului uman, infrastructurii, politicilor și procedurilor.

80. Evaluarea securității instalației portuare are ca obiect, după caz, cel puțin următoarele elemente:

- 80.1. securitatea fizică a instalației portuare;
- 80.2. integritatea structurală a instalației portuare;
- 80.3. sistemele de protecție individuală;
- 80.4. procedurile generale aplicabile în cadrul instalației portuare;
- 80.5. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;
- 80.6. infrastructura de transport relevantă;
- 80.7. serviciile colective relevante;
- 80.8. orice alte zone care, în cazul deteriorării ori utilizării lor pentru observații ilegale, pot genera riscuri pentru persoane, bunuri sau pentru operațiunile desfășurate în cadrul instalației portuare.

81. Inspectorii din cadrul Agenției Navale care efectuează evaluării securității instalației portuare trebuie să poată beneficia, după caz, de asistența experților în următoarele domenii:

- 81.1. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a formelor de manifestare ale acestora;
- 81.2. detectarea și identificarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- 81.3. identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentelor persoanelor care pot reprezenta un risc pentru securitate;
- 81.4. tehnicile utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate;
- 81.5. metodele utilizate pentru producerea unui incident de securitate;

- 81.6. efectele explozibililor asupra structurilor și serviciilor instalației portuare;
- 81.7. securitatea instalației portuare;
- 81.8. practicile comerciale portuare;
- 81.9. planificarea de urgență, pregătirea pentru situații de urgență și măsurile de răspuns;
- 81.10. măsurile de securitate fizică, inclusiv împrejurimile;
- 81.11. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;
- 81.12. transportul și construcțiile civile;
- 81.13. operațiunile navelor și porturilor.

82. Agenția Navală poate efectua o singură evaluare a securității să vizeze mai multe instalații portuare, cu condiția ca operatorul, amplasarea, exploatarea, echipamentele și concepția acestora să fie similare.

83. În cazul deciziei prevăzute în pct. 82, Agenția Navală comunică, după caz, OMI și autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului, informațiile relevante privind evaluarea comună a securității instalațiilor portuare, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova.

84. După finalizarea evaluării securității instalației portuare, Agenția Navală întocmește un raport care cuprinde cel puțin un rezumat al modului de efectuare a evaluării, descrierea vulnerabilităților identificate și măsurile propuse pentru remedierea acestora.

85. Raportul privind evaluarea securității instalației portuare se protejează împotriva accesului, utilizării sau divulgării neautorizate.

86. Evaluarea securității instalației portuare se efectuează la expirarea fiecărui ciclu de 5 ani, în intervalul de plus/minus 3 luni față de data aniversară, și constă într-o evaluare al cărei volum și conținut sunt echivalente evaluării inițiale.

87. Raportul aprobat privind evaluarea securității instalației portuare se transmite operatorului instalației portuare, în vederea elaborării obligatorii a planului de securitate al instalației portuare, în termen de 30 de zile calendaristice din data transmiterii acestuia.

Secțiunea a 3-a

Planul de securitate al instalației portuare

88. Pentru fiecare instalație portuară se elaborează, pe baza evaluării securității instalației portuare, un plan de securitate al instalației portuare, care se actualizează ori de câte ori este necesar și se adaptează interfeței navă/instalație portuară. Planul de securitate al instalației portuare cuprinde măsuri corespunzătoare pentru cele trei niveluri de securitate prevăzute de prezentul regulament.

89. În condițiile stabilite de prezentul regulament, planul de securitate al unei instalații portuare poate fi elaborat și de o organizație de securitate recunoscută.

90. Planul de securitate al instalației portuare se elaborează de operatorul instalației portuare și se aprobă de către Agenția Navală.

91. Planul de securitate al instalației portuare se elaborează cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS și se redactează în limba română și de lucru a instalației portuare.

92. Planul de securitate al instalației portuare cuprinde cel puțin următoarele:

92.1. măsurile destinate prevenirii introducerii în instalația portuară ori la bordul navei a armelor, substanțelor periculoase și dispozitivelor care pot fi utilizate împotriva persoanelor, navelor sau porturilor și a căror prezență nu este autorizată;

92.2. măsurile destinate prevenirii accesului neautorizat în instalația portuară, la bordul navelor aflate în aceasta și în zonele instalației portuare cu acces restricționat;

92.3. procedurile aplicabile în cazul unei amenințări la adresa securității sau al unui incident de securitate, inclusiv măsurile necesare pentru menținerea operațiunilor esențiale ale instalației portuare sau ale interfeței navă/instalație portuară;

92.4. procedurile de răspuns la instrucțiunile de securitate transmise de Agenția Navală la nivelul de securitate 3;

92.5. procedurile de evacuare în cazul unei amenințări la adresa securității sau al unui incident de securitate;

92.6. atribuțiile personalului instalației portuare căruia i-au fost conferite responsabilități în materie de securitate, precum și ale celorlalți membri ai personalului în legătură cu aspectele de securitate;

92.7. procedurile privind interfața cu activitățile de securitate ale navelor;

92.8. procedurile de examinare periodică și actualizare a planului;

92.9. procedurile de notificare a incidentelor de securitate;

92.10. identificarea agentului de securitate al instalației portuare, inclusiv datele de contact necesare pentru a putea fi contactat 24 de ore din 24;

92.11. măsurile destinate protejării informațiilor cuprinse în plan;

92.12. măsurile destinate asigurării protecției eficiente a încărcăturii și a echipamentelor de manipulare a încărcăturii din cadrul instalației portuare;

92.13. procedurile de auditare a planului de securitate al instalației portuare;

92.14. procedurile de răspuns în cazul activării sistemului de alertă de securitate al unei nave aflate în instalația portuară;

92.15. procedurile de facilitare a coborârii la țărm a personalului navei, a schimbării echipajului și a accesului vizitatorilor la bordul navei, inclusiv al reprezentanților serviciilor sociale și ai organizațiilor sindicale ale lucrătorilor maritimi.

93. Planul de securitate al instalației portuare include, în mod obligatoriu, cel puțin următoarele elemente, descrise în mod detaliat:

93.1. organizarea de securitate a instalației portuare;

93.2. legăturile funcționale ale acestei organizări cu Agenția Navală, precum și sistemele de comunicații necesare pentru a asigura funcționarea permanentă și eficientă a acesteia, inclusiv legăturile cu navele aflate în port;

93.3. măsurile de securitate de bază, atât operaționale, cât și fizice, aplicabile la nivelul de securitate 1;

93.4. măsurile de securitate suplimentare care permit instalației portuare să treacă fără întârziere la nivelul de securitate 2 și, după caz, la nivelul de securitate 3;

93.5. procedurile privind revizuirea periodică sau auditarea planului de securitate al instalației portuare și modificarea acestuia, în funcție de experiența acumulată sau de schimbarea circumstanțelor relevante;

93.6. legăturile funcționale ale acestei organizări cu Agenția Navală și cu sistemele de comunicații necesare pentru a asigura funcționarea permanentă și eficientă a acesteia, precum și legăturile sale, în special cu navele aflate în port.

94. Suplimentar față de elementele prevăzute în pct. 93, planul de securitate al instalației portuare include, pentru toate nivelurile de securitate, următoarele:

- 94.1. rolul și structura organizației de securitate a instalației portuare;
- 94.2. sarcinile și responsabilitățile personalului instalației portuare care exercită atribuții în materie de securitate, formarea profesională necesară acestuia, precum și măsurile destinate evaluării eficienței fiecărui membru al personalului;
- 94.3. legăturile organizării de securitate a instalației portuare cu alte autorități naționale sau locale care au atribuții în domeniul securității;
- 94.4. sistemele de comunicații necesare pentru asigurarea unei comunicări eficiente și continue între personalul de securitate al instalației portuare, navele aflate în port și, după caz, autoritățile naționale sau locale competente în domeniul securității;
- 94.5. procedurile și măsurile necesare pentru menținerea permanentă a comunicațiilor prevăzute în pct. 94.4;
- 94.6. procedurile și practicile privind protejarea informațiilor confidențiale referitoare la securitate, indiferent dacă acestea sunt deținute pe suport de hârtie sau în format electronic;
- 94.7. procedurile necesare pentru evaluarea continuă a eficienței măsurilor și procedurilor de securitate, precum și a echipamentelor de securitate, inclusiv procedurile de identificare și remediere a deficiențelor ori a funcționării necorespunzătoare a echipamentelor;
- 94.8. procedurile privind înaintarea, examinarea și evaluarea rapoartelor referitoare la posibila nerespectare a măsurilor de securitate sau la alte aspecte relevante de securitate;
- 94.9. procedurile privind manipularea încărcăturii;
- 94.10. procedurile privind livrarea proviziilor de bord;
- 94.11. procedurile privind inventarierea și actualizarea evidenței mărfurilor periculoase și a substanțelor care pot deveni periculoase în cadrul instalației portuare, inclusiv a amplasării acestora;
- 94.12. mijloacele de alertare și mobilizare a patrurilor navale, a echipelor specializate de percheziție și a altor echipe de intervenție, inclusiv pentru căutarea explozibililor și efectuarea inspecțiilor submarine;
- 94.13. procedurile prin care, la cerere, se acordă asistență agentului de securitate al navei pentru confirmarea identității persoanelor care solicită îmbarcarea la bord;
- 94.14. procedurile privind facilitarea învoirii la uscat a personalului navei, efectuarea schimbului de echipaj și accesul vizitatorilor la bordul navei, inclusiv al reprezentanților organismelor care acordă asistență navigatorilor.

95. Personalul care efectuează auditurile interne ale activităților de securitate prevăzute în plan sau care evaluează aplicarea acestora nu trebuie să fie implicat în activitățile care fac obiectul auditului, cu excepția cazurilor în care acest lucru nu este posibil din punct de vedere practic, având în vedere dimensiunea ori natura instalației portuare.

96. Planul de securitate al instalației portuare poate fi integrat în planul de securitate al portului, în planul de urgență al portului sau în orice alt plan relevant al portului ori poate face parte din acestea.

97. Agenția Navală stabilește modificările care nu pot fi aduse planului de securitate al instalației portuare fără aprobarea prealabilă a amendamentelor corespunzătoare.

98. Planul de securitate al instalației portuare poate fi păstrat și în format electronic, cu condiția protejării acestuia împotriva ștergerii, distrugerii sau modificării neautorizate.

99. Planul de securitate al instalației portuare se protejează împotriva accesului sau divulgării neautorizate.

100. Agenția Navală poate permite ca un singur plan de securitate să vizeze mai multe instalații portuare, cu condiția ca operatorul, amplasarea, exploatarea, echipamentele și concepția acestora să fie similare.

101. În cazul acordării permisiunii prevăzute la pct. 100, Agenția Navală comunică, după caz, OMI și autorității centrale de specialitate din domeniul transportului informațiile relevante, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova.

102. Agenția Navală examinează și aprobă planul de securitate al instalației portuare în termen de 15 zile calendaristice din data recepționării acestuia. În cazul în care planul conține deficiențe sau nu corespunde cerințelor prezentului regulament, acesta se restituie spre remediere.

103. Agenția Navală monitorizează implementarea planurilor de securitate ale instalației portuare și asigură coordonarea acestei activități cu alte controale desfășurate în port.

104. Aprobarea de către Agenția Navală a unui plan de securitate al instalației portuare este valabilă pentru o perioadă de 5 ani din data aprobării, cu condiția verificării implementării acestuia de către operatorul instalației portuare în termen de 60 de zile calendaristice.

105. În cazul expirării valabilității planului de securitate al instalației portuare, acesta poate fi menținut în aplicare pentru o perioadă de cel mult 90 de zile calendaristice de la data aprobării reînnoite a evaluării securității instalației portuare, cu condiția să nu fi intervenit modificări semnificative care afectează securitatea acesteia.

Secțiunea a 4-a ***Declarația de conformitate a instalației portuare***

106. Agenția Navală inspectează implementarea deplină a planului de securitate al instalației portuare și emite, pentru o instalație portuară situată pe teritoriul Republicii Moldova, o declarație de conformitate a instalației portuare conform anexei nr. 5 la prezentul regulament.

107. Declarația de conformitate a instalației portuare indică cel puțin:

- 107.1. datele de identificare ale instalației portuare;
- 107.2. mențiunea privind conformitatea instalației portuare cu cerințele aplicabile prezentului regulament;
- 107.3. perioada de valabilitate a declarației, care nu poate depăși 5 ani;
- 107.4. mențiuni privind măsurile și verificările efectuate de Agenția Navală în vederea confirmării conformității.

108. Declarația de conformitate a instalației portuare se eliberează pentru o perioadă de 5 ani, sub rezerva confirmării anuale a valabilității prin efectuarea de inspecții de evaluare și obținerii rezultatului de conformitate.

109. Inspecția anuală a declarației de conformitate a unei instalații portuare se efectuează în intervalul de timp de plus/ minus 3 luni de la data aniversară.

110. Declarația de conformitate a instalației portuare își încetează valabilitatea în următoarele situații:

- 110.1. la expirarea perioadei de valabilitate;
- 110.2. în cazul în care confirmările anuale nu sunt efectuate în intervalul de plus/minus 3 luni față de data aniversară;
- 110.3. în cazul constatării, pe durata valabilității, a unor neconformități majore față de planul de securitate aprobat;
- 110.4. în cazul producerii, pe durata valabilității, a unor modificări substanțiale ale sistemului de securitate, care impun efectuarea unei noi inspecții;
- 110.5. la schimbarea operatorului instalației portuare.

111. În cazul încetării valabilității sau al expirării Declarației de conformitate a instalației portuare, Agenția Navală notifică autoritatea publică centrală de specialitate din domeniul transporturilor.

112. În cazul prevăzut la pct. 111, autoritatea publică centrală de specialitate din domeniul transporturilor poate dispune refuzul acostării navelor la instalația portuară respectivă, precum și interzicerea desfășurării operațiunilor portuare în cadrul acesteia.

113. Agenția Navală poate emite dispoziții obligatorii în vederea modificării evaluării vulnerabilității și a planului de securitate al instalației portuare, în următoarele situații:

113.1. în baza rapoartelor privind evenimentele de securitate, se constată necesitatea reducerii riscului producerii unor incidente similare;

113.2. în urma exercițiilor efectuate, se constată că planul de securitate aprobat al instalației portuare nu asigură un nivel suficient de securitate în raport cu eventualele incidente de securitate;

113.3. în cadrul inspecțiilor sau testărilor, sunt identificate erori ori omisiuni.

Secțiunea a 5-a ***Agentul de securitate al instalației portuare***

114. Pentru fiecare instalație portuară se desemnează un agent de securitate al instalației portuare. O persoană poate fi desemnată în această calitate pentru una sau mai multe instalații portuare.

115. Agentul de securitate al instalației portuare are, în principal, următoarele sarcini și responsabilități:

115.1. efectuează un studiu inițial de securitate al instalației portuare, cu luarea în considerare a evaluării securității instalației portuare;

115.2. asigură elaborarea, menținerea și actualizarea planului de securitate al instalației portuare;

115.3. asigură punerea în aplicare a planului de securitate al instalației portuare și organizează exerciții în acest scop;

115.4. efectuează inspecții regulate de securitate ale instalației portuare, pentru a verifica dacă măsurile de securitate rămân corespunzătoare;

115.5. propune și inițiază modificările necesare ale planului de securitate al instalației portuare, în vederea remedierii deficiențelor și actualizării planului în funcție de schimbările relevante care afectează instalația portuară;

115.6. promovează conștientizarea importanței securității și menținerea vigilenței personalului instalației portuare;

115.7. asigură că personalul cu responsabilități în materie de securitate al instalației portuare beneficiază de formarea profesională adecvată;

115.8. raportează Agenției Navale incidentele și evenimentele care amenință securitatea instalației portuare și asigură ținerea evidenței acestora;

115.9. coordonează punerea în aplicare a planului de securitate al instalației portuare împreună cu agentul de securitate al companiei și cu agentul de securitate al navei, după caz;

115.10. asigură coordonarea serviciilor de securitate, după caz;

115.11. asigură respectarea normelor aplicabile personalului responsabil cu securitatea instalației portuare;

115.12. asigură utilizarea, testarea, calibrarea și întreținerea corespunzătoare a echipamentelor de securitate, în cazul în care acestea există;

115.13. acordă, la cererea agentului de securitate al navei, asistența necesară pentru confirmarea identității persoanelor care solicită îmbarcarea la bordul navei.

116. Agentul de securitate al instalației portuare beneficiază de sprijinul necesar pentru îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților prevăzute de prezentul regulament, de Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și de Partea A a Codului ISPS.

Secțiunea a 6-a

Formarea, exercițiile și antrenamentele în materie de securitate a instalațiilor portuare

117. Agentul de securitate al instalației portuare și personalul competent responsabil cu asigurarea securității instalației portuare trebuie să dețină cunoștințele și pregătirea necesară în domeniul securității, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

118. Personalul instalației portuare care are sarcini specifice în materie de securitate trebuie să cunoască atribuțiile și responsabilitățile care îi revin, astfel cum acestea sunt prevăzute în planul de securitate al instalației portuare, și să dețină cunoștințele și aptitudinile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor încredințate, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

119. În vederea asigurării aplicării eficiente a planului de securitate al instalației portuare, se organizează exerciții cel puțin o dată la 3 luni, cu excepția cazurilor în care circumstanțele concrete impun o altă frecvență, ținând seama de operațiunile desfășurate în instalația portuară, de schimbările de personal, de tipurile de nave deservite, precum și de alte situații relevante, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

120. Exercițiile prevăzute în pct. 119 vizează elemente distincte ale planului de securitate al instalației portuare, inclusiv răspunsul la amenințări de securitate, care pot include:

- 120.1. avarierea sau distrugerea instalației portuare ori a navei, inclusiv prin dispozitive explozibile, incendiere intenționată, sabotaj sau vandalism;
- 120.2. deturnarea sau capturarea navei ori a persoanelor aflate la bord;
- 120.3. manipularea frauduloasă a încărcăturii, a echipamentelor ori sistemelor esențiale ale navei sau a proviziilor de bord;
- 120.4. accesul ori utilizarea neautorizată, inclusiv prezența pasagerilor clandestini;
- 120.5. contrabanda cu arme ori echipamente, inclusiv arme de distrugere în masă;
- 120.6. utilizarea navei pentru transportul persoanelor care intenționează să provoace un incident de securitate și al echipamentelor acestora;
- 120.7. utilizarea navei ca armă ori ca mijloc de producere a avariilor sau distrugerilor;
- 120.8. blocarea intrărilor în port, a ecluzelor sau a zonelor de acces;
- 120.9. atacuri nucleare, biologice ori chimice.

121. În vederea verificării eficienței măsurilor de securitate, se organizează diferite tipuri de exerciții, care pot include participarea agentului de securitate al instalației portuare, a autorităților competente din port și, după caz, a agentului de securitate al companiei și a agentului de securitate al navei, cel puțin o dată în fiecare an calendaristic, fără ca intervalul dintre acestea să depășească 18 luni.

122. Exercițiile prevăzute în pct.121 au ca obiect testarea comunicațiilor, coordonării, disponibilității resurselor și capacității de intervenție și pot fi organizate în condiții reale, sub forma unei simulări teoretice ori a unui seminar sau în comun cu alte exerciții de intervenție.

123. Agentul de securitate al instalației portuare asigură coordonarea și aplicarea eficientă a planului de securitate al instalației portuare, inclusiv prin participarea la antrenamente organizate la intervale corespunzătoare, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

Secțiunea a 7-a

Puncte de contact și informații privind planurile de securitate ale instalațiilor portuare

124. Agenția Navală asigură evidența instalațiilor portuare pentru care a fost desemnat un agent de securitate al instalației portuare și comunică această informație OMI și persoanelor interesate, inclusiv agenților de securitate ai companiei și ai navei, în condițiile stabilite de prezentul regulament.

125. Cu excepția informației privind existența unui agent de securitate al instalației portuare și a datelor de contact necesare pentru exercitarea atribuțiilor sale, alte informații referitoare la acesta nu pot fi făcute publice decât în condițiile legii și în măsura necesară.

126. Agenția Navală poate institui puncte de contact centrale ori regionale sau alte mecanisme echivalente pentru furnizarea informațiilor actualizate privind:

126.1. instalațiile portuare pentru care există planuri de securitate aprobate;

126.2. datele de contact ale agenților de securitate ai instalațiilor portuare;

126.3. organizațiile de securitate recunoscute desemnate să acționeze în numele autorităților competente, precum și responsabilitățile și limitele mandatului acestora.

127. Informațiile privind existența punctelor de contact prevăzute în pct. 126 și datele necesare pentru contactarea acestora se fac publice în condițiile stabilite de Agenția Navală.

128. În cazul în care o instalație portuară nu dispune de un plan de securitate al instalației portuare, punctul de contact central sau regional ori alt mecanism desemnat de Agenția Navală indică persoana de la țărm care deține calificările necesare pentru organizarea aplicării măsurilor de securitate corespunzătoare pe durata escalei navei, după caz.

129. Agenția Navală asigură disponibilitatea datelor de contact ale funcționarilor competenți cărora agentul de securitate al navei, agentul de securitate al companiei sau agentul de securitate al instalației portuare le pot raporta motivele de îngrijorare privind securitatea.

130. Funcționarii competenți din cadrul Agenției Navale prevăzuți în pct. 100 examinează informațiile comunicate și dispun, după caz, măsurile necesare.

131. În cazul în care motivele de îngrijorare privind securitatea vizează măsuri aflate și sub jurisdicția altui stat, Agenția Navală poate coopera cu autoritățile omoloage ale statului respectiv, în vederea examinării situației și a stabilirii măsurilor corespunzătoare.

132. Agenția Navală comunică OMI informațiile relevante privind punctele de contact și funcționarii competenți, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova.

133. Informațiile referitoare la securitate, inclusiv evaluările de vulnerabilitate și planurile de securitate pentru o instalație portuară și materialele conexe, trebuie protejate împotriva accesului și dezvăluirii neautorizate.

Capitolul VII. SECURITATEA NAVELOR MARITIME

Secțiunea 1

Autoritatea competentă cu securitatea navelor maritime

134. Agenția Navală este autoritatea responsabilă privind stabilirea nivelurilor de securitate și asigură că informațiile privind aceste niveluri sunt furnizate navelor maritime sub pavilionul Republicii Moldova. În cazul în care se operează modificări, Agenția Navală actualizează informațiile privind nivelele de securitate atunci când circumstanțele o cer.

135. Agenția Navală este autoritatea responsabilă de eliberarea certificatelor de securitate a navelor în conformitate cu codul ISPS.

136. Punerea în aplicare a cerințelor de securitate a unei nave maritime sub pavilionul Republicii Moldova de către Agenția Navală, include următoarele etape:

- 136.1. analiza evaluării securității navei;
- 136.2. aprobarea evaluării securității navei;
- 136.3. pregătirea unui plan de securitate a navei, în conformitate cu prevederile Regulamentului și cerințelor Codului ISPS;
- 136.4. aprobarea planului de securitate a navei;
- 136.5. aplicarea măsurilor de securitate specificate în planul de securitate al navei;
- 136.6. inspecția inițială de securitate a navei;
- 136.7. eliberarea certificatului interimar de securitate a navei;
- 136.8. eliberarea certificatului internațional de securitate a navei;
- 136.9. stabilirea nivelurilor de securitate.

137. Monitorizarea respectării cerințelor de securitate a unei nave maritime sub pavilionul Republicii Moldova de către Agenția Navală include:

- 137.1. elaborarea măsurilor de control al securității navei în conformitate cu Codul ISPS;
- 137.2. inspecții de securitate a navei;
- 137.3. analiza informațiilor de securitate;
- 137.4. schimb de informații cu alte autorități din domeniul securității naționale și străine conform acordurilor și convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte.

Secțiunea a 2-a

Obligațiile companiei

138. Navele cărora li se aplică cerințele Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS și ale Părții A a Codului ISPS și prezentul regulament, trebuie să dețină un plan de securitate al navei aprobat de către Agenția Navală sau, după caz, în numele acesteia de către o organizație recunoscută, și să fie exploatate în conformitate cu acest plan.

139. Agentul de securitate al companiei și agentul de securitate al navei se asigură de caracterul permanent și de eficiența planului de securitate al navei.

140. În vederea menținerii eficienței planului de securitate al navei, agentul de securitate al companiei și agentul de securitate al navei asigură efectuarea auditurilor interne ale acestuia.

141. Orice modificare adusă unui element al planului de securitate al navei aprobat, pentru care Agenția Navală a stabilit necesitatea aprobării prealabile, se supune reexaminării și aprobării înainte de includerea acesteia în planul aprobat și înainte de punerea sa în aplicare la bordul navei.

142. Compania se asigură că planul de securitate al navei stabilește în mod clar autoritatea comandantului navei în materie de securitate.

143. Compania stabilește în planul de securitate al navei că comandantul are autoritatea și responsabilitatea deplină de a lua decizii privind securitatea și siguranța navei și de a solicita, după caz, asistență din partea companiei, Agenției Navale sau a autorităților competente din străinătate după caz.

144. Compania se asigură că agentul de securitate al companiei, comandantul și agentul de securitate al navei beneficiază de sprijinul necesar pentru îndeplinirea atribuțiilor și responsabilităților lor, în conformitate cu prevederile prezentului Regulament, ale Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS și ale Părții A a Codului ISPS.

145. Compania are obligația să furnizeze comandantului navei informațiile necesare pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin în conformitate cu prezentul regulament.

146. Informațiile prevăzute în pct. 145 includ, după caz, cel puțin următoarele:

146.1. datele privind părțile responsabile de desemnarea personalului de la bordul navei, inclusiv societățile de management maritim, agențiile de recrutare și concesionarii;

146.2. datele privind părțile responsabile de stabilirea utilizării navei, inclusiv navlositorii pe timp, navlositorii de navă nudă sau orice alte entități care acționează în această calitate;

146.3. în cazurile în care nava este utilizată în condițiile unui contract de navlosire, coordonatele punctelor de contact ale acestor părți, inclusiv navlositorii pe timp și de navă nudă.

Secțiunea a 3-a ***Securitatea navei***

147. Nava are obligația să aplice măsurile de securitate corespunzătoare nivelului de securitate stabilit, în conformitate cu prezentul Regulament, cu Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și cu Partea A a Codului ISPS și cu recomandările din partea B a codului.

148. La nivelul de securitate 1, la bordul navei se aplică, prin măsuri corespunzătoare, cu respectarea recomandărilor aplicabile prevăzute în Partea B a Codului ISPS, următoarele activități de securitate:

148.1. asigurarea îndeplinirii tuturor sarcinilor privind securitatea navei;

148.2. controlul accesului la bordul navei;

148.3. controlul îmbarcării persoanelor și al efectelor acestora;

148.4. supravegherea zonelor cu acces restricționat, pentru a se asigura că accesul este permis numai persoanelor autorizate;

148.5. monitorizarea punții și a zonelor din imediata apropiere a navei;

148.6. supravegherea manipulării încărcăturii și a proviziilor de bord;

148.7. asigurarea disponibilității imediate a sistemelor de comunicații privind securitatea.

149. La nivelul de securitate 2, nava aplică măsurile suplimentare de protecție prevăzute în planul de securitate al navei pentru fiecare dintre activitățile menționate în pct.148, cu respectarea recomandărilor aplicabile prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

150. La nivelul de securitate 3, nava aplică măsurile speciale suplimentare prevăzute în planul de securitate al navei pentru fiecare dintre activitățile menționate în pct. 148, precum și orice instrucțiuni specifice comunicate de Agenția Navală sau autoritatea competentă din străinătate, cu respectarea recomandărilor aplicabile prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

151. Ori de câte ori Agenția Navală sau, după caz, administrația competentă a statului de pavilion stabilește nivelul de securitate 2 sau 3, nava confirmă recepționarea instrucțiunilor privind modificarea nivelului de securitate.

152. La intrarea într-un port al Republicii Moldova sau pe durata staționării într-un port al unui stat, în cazul în care pentru portul respectiv a fost stabilit nivelul de securitate 2 sau 3, nava confirmă recepționarea instrucțiunilor și notifică agentului de securitate al instalației portuare inițierea aplicării măsurilor și procedurilor corespunzătoare, în conformitate cu planul de securitate al navei, iar în cazul nivelului de securitate 3, și în conformitate cu instrucțiunile specifice comunicate de autoritatea competentă.

153. În cazul în care nava întâmpină dificultăți în aplicarea măsurilor sau procedurilor prevăzute în pct. 152, agentul de securitate al navei informează fără întârziere agentul de securitate al instalației portuare și autoritatea competentă, iar părțile coordonează măsurile necesare.

154. În cazul în care unei nave i se solicită să opereze la un nivel de securitate superior celui stabilit pentru portul în care intenționează să intre sau în care se află deja, ori nava operează deja la un nivel de securitate superior, aceasta informează fără întârziere autoritatea competentă și agentul de securitate al instalației portuare.

155. În situația prevăzută în pct. 154, agentul de securitate al navei menține legătura cu agentul de securitate al instalației portuare și, după caz, coordonează aplicarea măsurilor de securitate corespunzătoare.

156. În cazul în care administrația competentă a statului de pavilion solicită unei nave care arborează pavilionul său să ridice nivelul de securitate la 2 sau 3 în timp ce aceasta se află într-un port al Republicii Moldova, nava sau compania informează fără întârziere Agenția Navală.

157. Atunci când Agenția Navală stabilește un nivel de securitate și furnizează informațiile corespunzătoare navelor care operează în apele naționale sau care și-au notificat intenția de a intra în acestea, navelor li se cere să manifeste o vigilență sporită și să raporteze fără întârziere administrației competente a statului de pavilion, Agenției Navale și, după caz, statelor costiere vecine, orice informații care pot afecta securitatea maritimă în zona respectivă.

158. La comunicarea nivelului de securitate aplicabil, Agenția Navală informează navele, după caz, cu privire la măsurile de securitate pe care acestea trebuie să le adopte, precum și cu privire la măsurile dispuse de autoritățile competente pentru protecția împotriva amenințărilor identificate.

Secțiunea a 4-a ***Evaluarea securității navei***

159. Agentul de securitate al companiei se asigură că evaluarea securității navei este efectuată de persoane care dețin competențele necesare pentru evaluarea aspectelor de securitate ale navei, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS și a prevederilor prezentului regulament.

160. În condițiile stabilite de prezentul regulament, evaluarea securității unei nave poate fi efectuată și de o organizație de securitate recunoscută.

161. Evaluarea securității navei include o examinare de securitate efectuată la fața locului și cuprinde cel puțin următoarele elemente:

161.1. identificarea măsurilor, procedurilor și operațiunilor de securitate existente;

161.2. identificarea și evaluarea operațiunilor principale desfășurate la bordul navei care necesită protecție;

161.3. identificarea amenințărilor potențiale la adresa operațiunilor principale desfășurate la bordul navei, precum și evaluarea probabilității producerii acestora, în vederea stabilirii și prioritizării măsurilor de securitate;

161.4. identificarea vulnerabilităților, inclusiv a celor aferente factorului uman, infrastructurii, politicilor și procedurilor.

162. Evaluarea securității navei se întocmește în limba utilizată pentru activitatea la bordul navei. În cazul în care această limbă nu este limba engleză, se întocmește și o traducere în limba engleză. Compania confirmă autenticitatea ambelor versiuni.

163. Evaluarea securității navei se documentează, se revizuieste, se acceptă și se păstrează de către companie.

164. Compania remite evaluarea securității navei Agenției Navale și/sau, după caz, organizației de securitate recunoscute, spre examinare și avizare în vederea întocmirii planului de securitate al navei.

165. Agenția Navală și/sau, după caz, organizația de securitate recunoscută examinează evaluarea securității navei în termen de 5 zile lucrătoare de la data recepționării acesteia și emite avizul necesar pentru întocmirea planului de securitate al navei.

166. În cazul în care, în urma examinării evaluării securității navei, sunt identificate deficiențe care nu permit o evaluare adecvată a riscurilor și a vulnerabilităților, Agenția Navală și/sau, după caz, organizația de securitate recunoscută stabilește un termen pentru remedierea acestora, care nu poate depăși 10 zile lucrătoare.

167. Înainte de inițierea evaluării securității navei, agentul de securitate al companiei se asigură că sunt utilizate informațiile disponibile privind evaluarea amenințărilor în porturile în care nava urmează să facă escală ori în care se efectuează îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, precum și informațiile privind instalațiile portuare și măsurile de protecție aplicabile acestora.

168. În vederea efectuării evaluării securității navei, agentul de securitate al companiei examinează, după caz, rapoartele anterioare referitoare la nevoi de securitate similare și, atunci când este posibil, consultă persoanele competente de la bordul navei și din instalațiile portuare asupra scopului și metodologiei evaluării.

169. La efectuarea evaluării securității navei se ține seama de indicațiile specifice comunicate de Agenția Navală.

170. Evaluarea securității navei are ca obiect, după caz, cel puțin următoarele elemente:

170.1. securitatea fizică a navei;

170.2. integritatea structurală a navei;

170.3. sistemele de protecție individuală;

170.4. procedurile generale aplicabile la bord;

170.5. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;

170.6. orice alte zone care, în cazul deteriorării ori utilizării lor pentru observații ilegale, pot genera riscuri pentru persoane, bunuri sau operațiunile desfășurate la bordul navei ori în cadrul interfeței navă/instalație portuară.

171. Persoanele care efectuează evaluarea securității navei trebuie să poată beneficia, după caz, de sprijinul experților în următoarele domenii:

- 171.1. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a formelor de manifestare ale acestora;
- 171.2. detectarea și identificarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- 171.3. identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentelor persoanelor care pot amenința securitatea;
- 171.4. tehnicile utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate;
- 171.5. metodele utilizate pentru producerea unui incident de securitate;
- 171.6. efectele explozibililor asupra structurii și echipamentelor navei;
- 171.7. securitatea navei;
- 171.8. practicile comerciale privind interfața navă/instalație portuară;
- 171.9. planificarea de urgență, pregătirea pentru situații de urgență și măsurile de răspuns;
- 171.10. securitatea fizică;
- 171.11. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;
- 171.12. ingineria navală;
- 171.13. operațiunile navelor și ale porturilor.

172. În vederea efectuării evaluării securității navei, agentul de securitate al companiei obține și înregistrează informațiile necesare, inclusiv, după caz, informații privind:

- 172.1. planul general al navei;
- 172.2. amplasarea zonelor în care accesul trebuie restricționat, inclusiv puntea de comandă, sălile mașinilor de categoria A și alte stații de control;
- 172.3. amplasarea și funcțiile fiecărui punct de acces efectiv sau potențial la bordul navei;
- 172.4. variațiile de maree care pot influența vulnerabilitatea ori securitatea navei;
- 172.5. spațiile destinate încărcăturii și modalitățile de arimare;
- 172.6. locurile de depozitare a proviziilor de bord și a echipamentului de întreținere esențial;
- 172.7. locurile de depozitare a bagajelor neînsoțite;
- 172.8. echipamentul de urgență și de rezervă disponibil pentru asigurarea serviciilor esențiale;
- 172.9. numărul membrilor echipajului, sarcinile existente în materie de securitate și practicile de formare aplicate de companie;
- 172.10. echipamentele de securitate și de siguranță existente pentru protecția pasagerilor și a echipajului;
- 172.11. traseele de salvare și evacuare, precum și stațiile de adunare necesare pentru evacuarea ordonată și în siguranță a navei;
- 172.12. acordurile existente cu societăți private care furnizează servicii de securitate navă/apă;
- 172.13. măsurile și procedurile de securitate existente, inclusiv procedurile de control și inspecție, sistemele de identificare, echipamentele de supraveghere și monitorizare, documentele de identificare a personalului, precum și sistemele de comunicații, alarmă, iluminare și control al accesului.

173. Evaluarea securității navei include examinarea fiecărui punct de acces identificat, inclusiv a punților descoperite, și aprecierea modului în care acestea pot fi utilizate de persoane autorizate sau neautorizate pentru încălcarea măsurilor de securitate.

174. Evaluarea securității navei analizează dacă măsurile, principiile, procedurile și operațiunile de securitate aplicabile în condiții normale și în situații de urgență rămân adecvate și stabilește cerințele de securitate privind cel puțin:

- 174.1. zonele cu acces restricționat;
- 174.2. procedurile aplicabile în caz de incendiu sau alte situații de urgență;
- 174.3. gradul de supraveghere a personalului navei, pasagerilor, vizitatorilor, furnizorilor, tehnicienilor însărcinați cu reparațiile, docherilor și altor persoane relevante;

- 174.4. frecvența și eficiența patrulelor de securitate;
 - 174.5. sistemele de control al accesului, inclusiv sistemele de identificare;
 - 174.6. sistemele și procedurile de comunicații de securitate;
 - 174.7. ușile, barierele și iluminatul de securitate;
 - 174.8. echipamentele și sistemele de securitate și supraveghere, în cazul în care acestea există.
- 175.** Evaluarea securității navei ia în considerare persoanele, activitățile, serviciile și operațiunile care necesită protecție, inclusiv:
- 175.1. echipajul navei;
 - 175.2. pasagerii, vizitatorii, furnizorii, tehnicienii, personalul instalației portuare și alte persoane relevante;
 - 175.3. capacitatea navei de a asigura securitatea navigației și de a adopta măsurile de urgență necesare;
 - 175.4. încărcătura, în special mărfurile periculoase și substanțele de risc;
 - 175.5. proviziile de bord;
 - 175.6. echipamentele și sistemele de comunicații de securitate ale navei;
 - 175.7. echipamentele și sistemele de securitate și supraveghere ale navei, după caz.
- 176.** Evaluarea securității navei ia în considerare toate amenințările posibile, inclusiv:
- 176.1. avarierea sau distrugerea navei ori a instalației portuare, inclusiv prin dispozitive explozive, incendiere intenționată, sabotaj sau vandalism;
 - 176.2. deturnarea sau capturarea navei ori a persoanelor aflate la bord;
 - 176.3. manipularea frauduloasă a încărcăturii, sistemelor, echipamentelor esențiale sau proviziilor de bord;
 - 176.4. accesul ori utilizarea neautorizată, inclusiv prezența pasagerilor clandestini;
 - 176.5. contrabanda cu arme sau echipamente, inclusiv arme de distrugere în masă;
 - 176.6. utilizarea navei pentru transportul persoanelor care intenționează să provoace un incident de securitate și/sau a echipamentelor acestora;
 - 176.7. utilizarea navei ca armă ori ca mijloc de producere de avarii sau distrugeri;
 - 176.8. atacuri dinspre larg asupra navei aflate la acostare sau la ancoră;
 - 176.9. atacuri comise de o navă aflată în larg.
- 177.** Evaluarea securității navei identifică și analizează vulnerabilitățile posibile, inclusiv:
- 177.1. conflictele dintre măsurile de securitate și măsurile de siguranță;
 - 177.2. conflictele dintre sarcinile de la bord și atribuțiile în materie de securitate;
 - 177.3. sarcinile de cart, numărul membrilor echipajului și efectele asupra oboselii, vigilenței și performanței echipajului;
 - 177.4. deficiențele identificate în materie de formare;
 - 177.5. orice echipamente și sisteme de securitate, inclusiv sistemele de comunicații.

Secțiunea a 5-a

Planul de securitate al navei

178. Fiecare navă trebuie să dețină la bord un plan de securitate al navei elaborat de companie, aprobat de către Agenția Navală în condițiile stabilite de prezentul regulament. Planul de securitate al navei cuprinde măsuri corespunzătoare pentru cele trei niveluri de securitate prevăzute de prezentul regulament.

179. În condițiile stabilite de prezentul regulament, planul de securitate al unei nave poate fi elaborat și de o organizație de securitate recunoscută. Agenția Navală poate delega unei organizații de securitate recunoscute revizuirea și aprobarea planului de securitate al navei sau a modificărilor aduse unui plan aprobat anterior.

180. Organizația de securitate recunoscută care efectuează revizuirea și aprobarea planului de securitate al navei sau a modificărilor aduse acestuia nu poate fi aceeași care a participat la efectuarea evaluării securității navei, la elaborarea planului ori la pregătirea modificărilor aduse acestuia.

181. Prezentarea spre aprobare a unui plan de securitate pentru o navă sau a modificărilor aduse unui plan aprobat anterior trebuie să fie însoțită de evaluarea securității navei pe baza căreia a fost elaborat planul de securitate sau modificările respective.

182. Planul de securitate al navei se elaborează cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS și se redactează în limba ori în limbile de lucru ale navei. În cazul în care limba ori limbile utilizate nu sunt engleza, franceza sau spaniola, planul va include și o traducere în limba engleză.

183. Planul de securitate al navei cuprinde cel puțin următoarele:

183.1. măsurile destinate prevenirii introducerii la bord a armelor, substanțelor periculoase și dispozitivelor care pot fi utilizate împotriva persoanelor, navei, instalațiilor portuare ori porturilor și a căror prezență la bord nu este autorizată;

183.2. identificarea zonelor cu acces restricționat și măsurile pentru prevenirea accesului neautorizat în aceste zone;

183.3. măsurile pentru prevenirea accesului neautorizat la bordul navei;

183.4. procedurile aplicabile în cazul amenințărilor la adresa securității sau al incidentelor de securitate, inclusiv măsurile necesare pentru menținerea operațiunilor esențiale ale navei ori ale interfeței navă/port;

183.5. procedurile de răspuns la instrucțiunile de securitate transmise în cazul stabilirii nivelului de securitate 3;

183.6. procedurile de evacuare în cazul amenințărilor la adresa securității sau al incidentelor de securitate;

183.7. atribuțiile membrilor echipajului cu responsabilități în domeniul securității și ale celorlalți membri ai echipajului în raport cu aspectele de securitate;

183.8. procedurile de auditare a activităților legate de securitate;

183.9. procedurile privind formarea, antrenamentele și exercițiile aferente planului;

183.10. procedurile privind interacțiunea cu activitățile de securitate ale instalației portuare;

183.11. procedurile de revizuire periodică și actualizare a planului;

183.12. procedurile de notificare a incidentelor de securitate;

183.13. identificarea agentului de securitate al navei;

183.14. identificarea agentului de securitate al companiei, inclusiv datele de contact necesare pentru a putea fi contactat 24 de ore din 24;

183.15. procedurile care asigură inspectarea, testarea, calibrarea și întreținerea echipamentelor de securitate aflate la bord;

183.16. frecvența testării sau calibrării echipamentelor de securitate aflate la bord;

183.17. identificarea locurilor în care sunt instalate comenzile de activare a sistemului de alertă de securitate al navei;

183.18. procedurile, instrucțiunile și recomandările privind utilizarea sistemului de alertă de securitate al navei, inclusiv testarea, activarea, dezactivarea și reactivarea acestuia, în vederea limitării alertelor false.

184. Planul de securitate al navei include, în mod obligatoriu, cel puțin următoarele elemente, descrise în mod detaliat:

184.1. organigrama măsurilor de securitate prevăzute pentru navă;

184.2. relațiile navei cu compania, cu instalațiile portuare, cu alte nave și cu autoritățile competente care au responsabilități în materie de securitate;

184.3. sistemele de comunicații care permit asigurarea permanentă a unor comunicații eficiente la bordul navei și între navă și exterior, inclusiv cu instalațiile portuare;

184.4. măsurile de securitate de bază, atât operaționale, cât și fizice, aplicabile la nivelul de securitate 1 și care trebuie aplicate în permanență;

184.5. măsurile de securitate suplimentare care permit navei să treacă fără întârziere la nivelul de securitate 2 și, după caz, la nivelul de securitate 3;

184.6. procedurile privind revizuirea periodică sau auditarea planului de securitate al navei și modificarea acestuia, ținând seama de experiența dobândită sau de modificarea condițiilor relevante;

184.7. procedurile de raportare către punctele de contact competente ale autorităților abilitate.

185. Planul de securitate al navei întocmit de companie se supune aprobării Agenției Navale sau, după caz, organizației de securitate recunoscute.

186. Agenția Navală sau, după caz, organizația de securitate recunoscută examinează planul de securitate al navei în termen de 5 zile lucrătoare de la data recepționării acestuia și îl aprobă ori îl restituie spre remediere, în cazul constatării unor deficiențe.

187. În cazul în care, în urma examinării planului de securitate al navei, sunt identificate deficiențe ori necorelări cu evaluarea securității navei, Agenția Navală sau, după caz, organizația de securitate recunoscută stabilește un termen pentru remedierea acestora, care nu poate depăși 10 zile lucrătoare.

188. Din momentul aprobării planului de securitate, compania va stabili împreună cu Agenția Navală dacă auditul extern va fi efectuat de organizația recunoscută sau dacă auditul extern va fi efectuat de inspectorii ISPS din cadrul Agenției Navale. Pe baza planului de securitate avizat și a sistemului de management al securității organizat la bordul navei, compania colectează dovezile obiective pentru demonstrarea funcționării corecte a sistemului, și depunerii cererii pentru certificare conform pct. 224

189. Agenția Navală stabilește modificările care nu pot fi aduse unui plan de securitate al navei aprobat sau echipamentelor de securitate prevăzute în acesta fără aprobarea prealabilă a modificărilor respective. Aceste modificări trebuie să asigure un nivel de eficiență cel puțin echivalent cu măsurile prevăzute de Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și de Partea A a Codului ISPS.

190. Modificările aduse planului de securitate al navei sau echipamentelor de securitate, aprobate în mod expres în condițiile pct. 189, se consemnează într-un document care confirmă aprobarea acestora. Documentul respectiv se păstrează la bordul navei și se prezintă împreună cu certificatul internațional de securitate al navei sau, după caz, cu certificatul internațional provizoriu de securitate al navei. În cazul în care modificările au caracter provizoriu, iar ulterior se revine la măsurile sau echipamentele aprobate inițial, păstrarea acestui document la bord nu mai este necesară.

191. Planul de securitate al navei poate fi păstrat și în format electronic, cu condiția protejării acestuia împotriva ștergerii, distrugerii, modificării, accesului sau divulgării neautorizate.

192. Planul de securitate al navei se protejează împotriva accesului sau divulgării neautorizate.

193. Planul de securitate al navei nu face obiectul controlului sau inspecției de către persoanele abilitate să efectueze verificări de conformitate, cu excepția cazurilor prevăzute în pct.194.

194. În cazul în care persoanele abilitate au motive întemeiate să considere că nava nu respectă cerințele Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS, ale Părții A a Codului ISPS ori ale prezentului regulament și verificarea sau remedierea neconformității nu este posibilă decât prin examinarea părților relevante din planul de securitate al navei, se admite, cu titlu excepțional, accesul limitat la acele părți ale planului care sunt strict necesare, cu aprobarea Agenției Navale sau a comandantului navei.

195. Dispozițiile planului de securitate al navei referitoare la zonele cu acces restricționat, procedurile aplicabile amenințărilor ori incidentelor de securitate, răspunsul la instrucțiunile de securitate stabilite pentru nivelul 3, atribuțiile membrilor echipajului în domeniul securității, procedurile privind echipamentele de securitate, identificarea comenzilor de activare a sistemului de alertă de securitate al navei și instrucțiunile privind utilizarea acestui sistem au caracter confidențial și nu pot face obiectul unei inspecții decât cu acordul Agenției Navale.

Secțiunea a 6-a ***Numărul membrilor echipajului navei***

196. La stabilirea numărului minim al membrilor echipajului necesari pentru asigurarea securității navei, Agenția Navală ține seama de faptul că cerințele privind echipajul minim de siguranță vizează, în principal, siguranța navigației navei.

197. La stabilirea numărului minim al membrilor echipajului conform HG.298/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova, se iau în considerare și sarcinile suplimentare care rezultă din aplicarea planului de securitate al navei, astfel încât nava să dispună de un număr suficient de membri ai echipajului pentru îndeplinirea corespunzătoare a atribuțiilor de la bord.

198. În aplicarea prevederilor pct. 196 și 197, Agenția Navală verifică dacă nava este în măsură să respecte cerințele privind timpul de odihnă și celelalte măsuri de prevenire a oboselii stabilite de legislația națională, ținând seama de totalitatea sarcinilor atribuite membrilor echipajului.

Secțiunea a 7-a ***Registre***

199. La bordul navei se păstrează registre privind activitățile prevăzute în planul de securitate al navei, cel puțin pe perioada minimă de 5 ani, cu luarea în considerare a prevederilor regulii XI-2/9.2.3 din Convenția SOLAS:

- 199.1. formare, exerciții și antrenamente;
- 199.2. amenințări la adresa securității și incidente de securitate;
- 199.3. încălcări ale măsurilor de securitate;
- 199.4. schimbarea nivelului de securitate;

199.5. comunicări care se referă în mod direct la securitatea navei, în special în cazul amenințărilor specifice la adresa navei sau a facilităților portuare în care se găsește nava sau în care a făcut anterior escală;

199.6. audituri interne și revizuri ale activităților privind securitatea;

199.7. revizuirea periodică a evaluării securității navei;

199.8. revizuirea periodică a planului de securitate al navei;

199.9. punerea în aplicare a modificărilor aduse planului;

199.10. întreținerea, calibrarea și testarea oricărui echipament de securitate aflat la bordul navei, inclusiv testarea sistemului de alertă de securitate al navei.

200. Registrele se întocmesc și se păstrează în limba ori în limbile de lucru utilizate la bordul navei. În cazul în care limba sau limbile utilizate nu este engleza, se include și o traducere în limba engleză.

201. Registrele pot fi păstrate și în format electronic, cu condiția protejării acestora împotriva ștergerii, distrugerii ori modificării neautorizate.

202. Registrele se protejează împotriva accesului sau divulgării neautorizate.

Secțiunea a 8-a ***Agentul de securitate al companiei***

203. Compania desemnează un agent de securitate al companiei. Persoana desemnată în calitate de agent de securitate al companiei poate exercita această funcție pentru una sau mai multe nave, în funcție de numărul și tipul navelor exploatate de companie, cu condiția stabilirii în mod clar a navelor pentru care aceasta este responsabilă.

204. În funcție de numărul și tipul navelor exploatate, compania poate desemna mai mulți agenți de securitate ai companiei, cu condiția stabilirii în mod clar a navelor pentru care fiecare dintre aceștia este responsabil.

205. În afara atribuțiilor prevăzute în alte dispoziții ale prezentului Regulament, agentul de securitate al companiei are următoarele sarcini și responsabilități:

205.1. evaluează gradul de amenințare cu care se poate confrunta nava, utilizând evaluările de securitate și alte informații relevante;

205.2. asigură efectuarea evaluărilor securității navei;

205.3. asigură elaborarea, prezentarea spre aprobare, punerea în aplicare și actualizarea planului de securitate al navei;

205.4. asigură modificarea planului de securitate al navei, după caz, în vederea corectării deficiențelor constatate și a menținerii conformității acestuia cu cerințele aplicabile;

205.5. dispune efectuarea auditurilor interne și a revizuirii activităților legate de securitate;

205.6. dispune efectuarea verificărilor inițiale și ulterioare ale navei de către Agenția Navală sau de către organizația de securitate recunoscută, după caz;

205.7. asigură remedierea promptă a deficiențelor și neconformităților constatate în cadrul auditurilor interne, al examinărilor periodice, al inspecțiilor de securitate și al controalelor de conformitate;

205.8. promovează conștientizarea importanței securității și menținerea vigilenței personalului la bordul navei;

205.9. asigură că personalul cu responsabilități în domeniul securității navei beneficiază de formarea profesională adecvată;

205.10. asigură o comunicare și o cooperare eficientă între agentul de securitate al navei și agenții de securitate relevanți ai instalațiilor portuare;

205.11. asigură concordanța între cerințele de siguranță și cele de securitate;

205.12. asigură că, în cazul utilizării unor planuri de securitate comune pentru navele aceleiași companii, planul aferent fiecărei nave reflectă în mod corespunzător particularitățile navei respective;

205.13. asigură punerea în aplicare și menținerea oricărui alt aranjament de securitate sau a oricărui aranjament echivalent aprobat pentru o anumită navă ori pentru un grup de nave.

Secțiunea a 9-a

Agentul de securitate al navei

206. Pentru fiecare navă se desemnează un agent de securitate al navei.

207. Agentul de securitate al navei are, în principal, următoarele sarcini și responsabilități:

207.1. efectuează inspecții regulate de securitate la bordul navei, pentru a verifica aplicarea permanentă a măsurilor de securitate corespunzătoare;

207.2. asigură și supraveghează aplicarea planului de securitate al navei, inclusiv a modificărilor aduse acestuia;

207.3. coordonează, împreună cu ceilalți membri ai echipajului și cu agenții de securitate relevanți ai instalației portuare, aspectele de securitate privind manipularea încărcăturii și a proviziilor de bord ale navei;

207.4. propune modificări ale planului de securitate al navei;

207.5. informează agentul de securitate al companiei cu privire la deficiențele și neconformitățile identificate în cadrul auditurilor interne, al examinărilor periodice, al inspecțiilor de securitate și al verificărilor de conformitate și asigură aplicarea măsurilor corective necesare;

207.6. promovează conștientizarea importanței securității și menținerea vigilenței personalului de la bord;

207.7. asigură, după caz, că personalul cu responsabilități în domeniul securității navei beneficiază de formarea profesională adecvată;

207.8. notifică incidentele de securitate, în condițiile stabilite de prezentul Regulament;

207.9. coordonează punerea în aplicare a planului de securitate al navei împreună cu agentul de securitate al companiei și cu agentul de securitate relevant al instalației portuare;

207.10. asigură utilizarea, testarea, calibrarea și întreținerea corespunzătoare a echipamentelor de securitate existente la bord.

Secțiunea a 10-a

Formarea, exercițiile și antrenamentele în materie de securitate a navelor

208. Agentul de securitate al companiei, comandantul și agentul de securitate al navei trebuie să dețină cunoștințele și pregătirea necesare în domeniul securității maritime, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

209. Agentul de securitate al navei trebuie să facă dovada absolvirii unui curs de specialitate corespunzător funcției exercitate, în conformitate cu cerințele stabilite de legislația națională și cu

standardele internaționale aplicabile. Personalul navigant desemnat să exercite atribuții de agent de securitate al navei la bordul navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova trebuie să facă dovada îndeplinirii acestei cerințe.

210. Agenția Navală asigură instruirea inițială și continuă a personalului propriu cu atribuții în domeniul securității maritime și portuare, inclusiv a inspectorilor competenți, și ține evidența activităților de pregătire și perfecționare profesională.

211. Personalul de la bordul navei care are atribuții și responsabilități specifice în materie de securitate trebuie să cunoască obligațiile care îi revin potrivit planului de securitate al navei și să dețină cunoștințele și aptitudinile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor încredințate, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

212. În vederea asigurării aplicării eficiente a planului de securitate al navei, la bordul navei se organizează antrenamente la intervale corespunzătoare, ținând seama de tipul navei, de schimbările de personal de la bord, de instalațiile portuare în care nava urmează să facă escală, precum și de alte circumstanțe relevante, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

213. Exercițiile în materie de securitate se desfășoară cel puțin o dată la 3 luni. În cazul în care, la un moment dat, peste 25% din personalul navei este înlocuit cu persoane care nu au participat la un exercițiu desfășurat la bordul navei respective în ultimele 3 luni, un exercițiu se organizează în decurs de o săptămână de la efectuarea schimbării de personal. Exercițiile trebuie să vizeze elemente distincte ale planului de securitate al navei, inclusiv reacția la amenințări de securitate.

214. În vederea verificării eficienței măsurilor de securitate, se organizează exerciții în materie de securitate, care pot include participarea agentului de securitate al companiei, a agentului de securitate al instalației portuare, a autorităților competente din portul statului de escală și a agentului de securitate al navei, dacă acesta este disponibil, și care:

214.1. se desfășoară cel puțin o dată în fiecare an calendaristic, fără ca intervalul dintre două exerciții succesive să depășească 18 luni;

214.2. au ca obiect testarea comunicațiilor, coordonării, disponibilității resurselor și capacității de reacție;

214.3. pot fi organizate în condiții reale ori în condiții apropiate de mediul real;

214.4. pot consta într-o simulare teoretică sau într-un seminar;

214.5. pot fi desfășurate în comun cu alte exerciții, inclusiv de căutare și salvare ori de intervenție în situații de urgență.

215. Agentul de securitate al companiei asigură coordonarea și aplicarea eficientă a planului de securitate al navei, inclusiv prin participarea la exerciții și antrenamente organizate la intervale corespunzătoare, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

216. Agentul de securitate al companiei, personalul competent al companiei de la uscat și agentul de securitate al navei trebuie să dețină cunoștințe și să beneficieze, după caz, de formare profesională în domenii:

- 216.1. administrarea securității;
- 216.2. convențiile, recomandările, culegerile de reguli și codurile internaționale relevante;
- 216.3. legislația și reglementările naționale relevante;
- 216.4. responsabilitățile și funcțiile altor autorități și entități competente în domeniul securității;
- 216.5. metodologia evaluării securității navei;
- 216.6. metode de inspecție și verificare a securității navei;

- 216.7. operațiunile navelor și ale porturilor și condițiile de desfășurare a acestora;
- 216.8. măsurile de securitate aplicabile la bordul navei și în instalația portuară;
- 216.9. pregătirea, intervenția și planificarea în situații de urgență;
- 216.10. tehnici de instruire în materie de securitate, inclusiv măsurile și procedurile de securitate;
- 216.11. gestionarea informațiilor confidențiale și a comunicațiilor privind securitatea;
- 216.12. amenințările curente la adresa securității și formele acestora;
- 216.13. identificarea și detectarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- 216.14. identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentelor persoanelor care pot amenința securitatea;
- 216.15. tehnicile utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate;
- 216.16. echipamentele și sistemele de securitate, precum și limitele de utilizare ale acestora;
- 216.17. metode aplicabile în cadrul auditurilor, inspecțiilor, controalelor și supravegherii;
- 216.18. metode de control și de inspecție ne-invazivă;
- 216.19. exerciții și antrenamente în materie de securitate, inclusiv cele desfășurate împreună cu instalațiile portuare;
- 216.20. evaluarea exercițiilor și antrenamentelor în materie de securitate.

217. În completarea cerințelor prevăzute în pct. 216, agentul de securitate al navei trebuie să dețină cunoștințe adecvate și să beneficieze, după caz, de formare profesională în unul sau mai multe dintre următoarele domenii:

- 217.1. proiectarea navei;
- 217.2. planul de securitate al navei și procedurile aferente, inclusiv reacția la incidente de securitate pe bază de scenarii;
- 217.3. gestionarea pasagerilor și tehnici de control;
- 217.4. funcționarea echipamentelor și sistemelor de securitate;
- 217.5. testarea, calibrarea și, atunci când nava se află în larg, întreținerea echipamentelor și sistemelor de securitate.

218. Personalul de la bordul navei care are sarcini specifice în materie de securitate trebuie să dețină cunoștințe suficiente și capacitatea de a îndeplini sarcinile încredințate, inclusiv, după caz, în următoarele domenii:

- 218.1. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora;
- 218.2. detectarea și identificarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- 218.3. identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentelor persoanelor care pot amenința securitatea;
- 218.4. tehnicile utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate;
- 218.5. gestionarea pasagerilor și tehnicile de control;
- 218.6. comunicațiile privind securitatea;
- 218.7. cunoașterea procedurilor și planurilor de urgență;
- 218.8. funcționarea echipamentelor și sistemelor de securitate;
- 218.9. testarea, calibrarea și, atunci când nava se află în larg, întreținerea echipamentelor și sistemelor de securitate;
- 218.10. tehnici de inspecție, control și supraveghere;
- 218.11. metode de percheziție fizică a persoanelor, efectelor personale, bagajelor, încărcăturii și proviziilor de bord.

219. Toți ceilalți membri ai personalului de la bordul navei trebuie să cunoască și să fie familiarizați cu dispozițiile relevante din planul de securitate al navei, inclusiv cu privire la:

- 219.1. semnificația și implicațiile diferitelor niveluri de securitate;
- 219.2. procedurile și planurile de urgență;
- 219.3. identificarea și detectarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- 219.4. identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentelor persoanelor care pot amenința securitatea;
- 219.5. tehnicile utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate.

Secțiunea a 11-a ***Verificarea navelor și emiterea certificatelor***

220. Navele care intră sub incidența prezentului Regulament sunt supuse următoarelor verificări:

220.1. o verificare inițială, înainte ca nava să fie dată în folosință sau înainte ca certificatul prevăzut în pct.224 să fie emis pentru prima oară, care include o verificare completă a sistemului său de securitate și a oricărui echipament de securitate conex care fac obiectul dispozițiilor pertinente din capitolul XI-2 din Convenția SOLAS, din prezentul regulament și din planul aprobat de securitate al navei. Această verificare trebuie să permită asigurarea faptului că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex îndeplinesc în totalitate cerințele aplicabile din capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și prezentul regulament, că sunt într-o stare satisfăcătoare și că sunt adaptate pentru serviciul căruia îi este destinată nava;

220.2. o verificare de reînnoire constând într-un audit de reactualizare cu cel puțin 3 luni înainte de expirare, dar care să nu depășească 5 ani din ziua emiterii acestuia, cu excepția cazurilor în care se aplică pct. 227-238. Această verificare trebuie să permită asigurarea faptului că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex de pe navă îndeplinesc în totalitate cerințele aplicabile din capitolul XI-2 din Convenția SOLAS, din prezentul regulament și din planul de securitate aprobat al navei, că sunt într-o stare satisfăcătoare și sunt adaptate pentru serviciul căruia îi este destinată nava;

220.3. cel puțin o verificare intermediară. În cazul în care se efectuează o singură verificare intermediară, aceasta trebuie să aibă loc între cea de-a doua și cea de-a treia aniversare a emiterii certificatului, conform regulii I/2 n) din Convenția SOLAS. Verificarea intermediară include inspectarea sistemului de securitate și a oricărui echipament de securitate conex de pe navă și este menită să asigure faptul că acestea sunt în continuare în stare satisfăcătoare pentru serviciul căruia îi este destinată nava. Această verificare intermediară trebuie menționată în certificat;

220.4. orice verificare suplimentară decisă de către Agenția Navală.

221. Verificările navelor se efectuează de către Agenția Navală sau, după caz, de către o organizație de securitate recunoscută, delegată să acționeze în numele acesteia.

222. Agenția Navală este pe deplin responsabilă pentru efectuarea completă și eficientă a verificărilor prevăzute de prezentul Regulament și dispune măsurile necesare pentru îndeplinirea acestei obligații.

223. Sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex de pe navă se mențin, după verificare, în stare de conformitate cu dispozițiile regulilor XI-2/4.2 și XI-2/6 din Convenția SOLAS, prezentul regulament și cu planul aprobat de securitate al navei. După efectuarea uneia din verificările prevăzute în pct. 220. După verificare, orice modificare adusă sistemului de securitate

sau a oricărui echipament de securitate conex de pe navă și a planului aprobat de securitate al navei, se realizează numai cu acordul prealabil al Agenției Navale.

224. În urma verificării inițiale sau a verificării de reînnoire efectuate în condițiile stabilite de prezentul Regulament, se eliberează Certificatul internațional de securitate al navei conform anexei nr.6 la prezentul regulament.

225. Certificatul internațional de securitate al navei se eliberează de către Agenția Navală sau de către o organizație de securitate recunoscută, care acționează în numele acesteia.

226. La solicitarea administrației competente a statului de pavilion, Agenția Navală poate verifica o navă și, dacă constată respectarea cerințelor aplicabile, poate elibera certificatul internațional de securitate al navei sau, după caz, poate viza acesta. Certificatul astfel eliberat are aceeași valoare și este acceptat în aceleași condiții ca un certificat eliberat de administrația competentă a statului de pavilion, cu respectarea următoarelor cerințe:

226.1. o copie a acestui certificat și o copie a raportului de verificare vor fi remise în termen de 3 zile calendaristice Administrației care a solicitat verificarea;

226.2. orice certificat astfel eliberat trebuie să cuprindă o declarație conform căreia certificatul a fost eliberat la cererea Administrației. Acesta trebuie să aibă aceeași valoare și să fie acceptat în aceleași condiții ca un certificat eliberat conform prevederilor pct. 225.

227. Certificatul internațional de securitate al navei se eliberează pentru o perioadă stabilită de Agenția Navală, care nu poate depăși 5 ani.

228. În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează în termen de 3 luni înainte de data expirării certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării până la o dată care nu poate depăși 5 ani de la data expirării certificatului existent.

229. În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează după data de expirare a certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării de reînnoire până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent.

230. În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează cu mai mult de 3 luni înainte de data expirării certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării până la o dată care nu poate depăși 5 ani de la data finalizării verificării de reînnoire.

231. În cazul în care un certificat este valabil o perioadă mai mică de cinci ani, Agenția Navală poate prelungi valabilitatea certificatului după data de expirare cu o perioadă maximă prevăzută în pct.227, cu condiția ca verificările prevăzute în pct.220, aplicabile în cazul în care certificatul este valabil o perioadă de cinci ani, să fie efectuate în mod corespunzător.

232. În cazul în care, după efectuarea verificării de reînnoire, un nou certificat nu poate fi eliberat sau pus la dispoziția navei înainte de data expirării certificatului existent, Agenția Navală sau organizația de securitate recunoscută care acționează în numele acesteia poate viza certificatul existent, iar acesta este considerat valabil pentru o perioadă suplimentară care nu poate depăși 5 luni de la data expirării.

233. În cazul în care, la data expirării certificatului, nava nu se află într-un port în care să poată fi efectuată verificarea, Agenția Navală poate prelungi valabilitatea certificatului exclusiv pentru a permite navei să își încheie voiajul către portul în care urmează să fie verificată, în măsura în care această soluție este oportună și rezonabilă. O asemenea prelungire nu poate depăși 3 luni, iar nava căreia i s-a acordat prelungirea nu poate părăsi portul în care urmează să fie verificată fără obținerea unui nou certificat. După finalizarea verificării de reînnoire, noul certificat este valabil până

la o dată care nu poate depăși 5 ani de la data expirării certificatului existent înaintea acordării prelungirii.

234. Un certificat eliberat unei nave care efectuează voiaje scurte și care nu a fost prelungit în condițiile pct. 228-233 poate fi prelungit de Agenția Navală pe o perioadă de grație de până la o lună de la data expirării înscrise în certificat. După finalizarea verificării de reînnoire, noul certificat este valabil până la o dată care nu poate depăși 5 ani de la data expirării certificatului existent înaintea acordării acestei prelungiri.

235. În cazul în care verificarea intermediară se finalizează într-un termen mai scurt decât cel prevăzut pentru efectuarea acesteia:

235.1. data expirării înscrisă pe certificat se modifică prin aplicarea unei vize cu o dată care nu poate depăși 3 ani de la data efectuării verificării intermediare; sau

235.2. data expirării poate rămâne neschimbată, cu condiția efectuării uneia sau mai multor verificări astfel încât intervalele maxime dintre verificările prevăzute de prezentul Regulament să nu fie depășite.

236. Valabilitatea Certificatului internațional de securitate al navei încetează în oricare dintre următoarele situații:

236.1. verificările relevante nu sunt efectuate în termenele prevăzute de prezentul Regulament;

236.2. certificatul nu este vizat, după caz, în conformitate cu prezentul Regulament;

236.3. o altă companie își asumă exploatarea navei;

236.4. nava este transferată sub pavilionul altui stat.

237. În cazul în care:

237.1. o navă este transferată sub pavilionul altui stat, Agenția Navală transmite, fără întârziere, administrației competente a statului de pavilion, copii ale Certificatului internațional de securitate al navei sau orice informații relevante privind acesta, aflate în posesia sa înainte de transfer, precum și copii ale rapoartelor de verificare disponibile; sau

237.2. o companie își asumă exploatarea unei nave care până în acel moment nu a fost exploatată de aceasta, compania anterioară transmite noii companii, fără întârziere, copii ale Certificatului internațional de securitate al navei sau orice informații relevante privind acesta ori facilitează efectuarea verificărilor necesare.

238. Până la eliberarea Certificatului internațional de securitate al navei, Agenția Navală eliberează Certificatul internațional provizoriu de securitate al navei conform anexei nr.7 la prezentul regulament în următoarele cazuri:

238.1. pentru o navă care nu deține un certificat internațional de securitate al navei, înainte de punerea în exploatare sau de repunerea în exploatare a acesteia;

238.2. pentru o navă transferată sub pavilionul Republicii Moldova de sub pavilionul unui alt stat parte la Convenția SOLAS;

238.3. pentru o navă transferată sub pavilionul Republicii Moldova de sub pavilionul unui stat care nu este parte la Convenția SOLAS;

238.4. în cazul în care o companie își asumă exploatarea unei nave pe care nu a exploatat-o anterior.

239. Certificatul internațional provizoriu de securitate al navei se eliberează doar în cazurile în care Agenția Navală sau organizația de securitate recunoscută, delegată să acționeze în numele acesteia, constată că sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

239.1. a fost efectuată evaluarea securității navei;

239.2. la bordul navei se află o copie a planului de securitate al navei, care corespunde cerințelor Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS, Părții A a Codului ISPS și prezentului regulament, planul fiind supus procedurii de revizuire și aprobare și fiind pus în aplicare la bord;

239.3. nava este dotată cu un sistem de alertă de securitate a navei care respectă cerințele regulii XI-2/6 din Convenția SOLAS, în cazul în care se prevede că trebuie să existe un astfel de sistem;

239.4. agentul de securitate al companiei s-a asigurat că:

239.4.1. planul de securitate al navei a fost examinat în vederea verificării conformității integrale cu cerințele aplicabile prezentului regulament;

239.4.2. planul a fost prezentat spre aprobare;

239.4.3. planul este pus în aplicare la bordul navei;

239.4.4. au fost întreprinse măsurile necesare, inclusiv privind exercițiile, antrenamentele și auditurile interne, pentru a constata că nava va fi examinată pozitiv privind verificarea inițială prevăzută în pct. 220.1 în termen de 6 luni;

239.5. au fost întreprinse măsurile necesare pentru efectuarea verificării inițiale prevăzută în pct. 220.1;

239.6. comandantul, agentul de securitate al navei și ceilalți membri ai personalului de la bord cu atribuții specifice în materie de securitate își cunosc sarcinile și responsabilitățile care le revin în materie de securitate în conformitate cu prezentul regulament și cu dispozițiile pertinente din planul de securitate aflat la bordul navei și au primit informațiile relevante într-o limbă de lucru a navei sau într-o limbă cunoscută de personalul navei;

239.7. agentul de securitate al navei îndeplinește cerințele prevăzute de prezentul regulament.

240. Certificatul internațional provizoriu de securitate al navei poate fi eliberat de Agenția Navală sau de o organizație de securitate recunoscută, delegată să acționeze în numele acesteia.

241. Certificatul internațional provizoriu de securitate al navei este valabil pentru o perioadă de cel mult 6 luni sau până la data eliberării Certificatului internațional de securitate al navei prevăzut în pct. 224-226, dacă aceasta intervine anterior, și nu poate fi prelungit.

242. După expirarea primului certificat internațional provizoriu de securitate al navei, un nou certificat de aceeași natură nu poate fi eliberat dacă rezultă că solicitarea urmărește evitarea conformării depline cu cerințele Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS, Părții A a Codului ISPS și prezentului regulament.

243. În scopul exercitării măsurilor de control al conformității în sensul regulii XI-2/9 din Convenția SOLAS, Agenția Navală poate verifica, înainte de a recunoaște valabilitatea unui certificat internațional provizoriu de securitate al navei, dacă sunt îndeplinite condițiile relevante prevăzute în pct. 239.4–239.6.

244. Pentru efectuarea activităților de avizare, evaluare, audit și certificare se percep tarife conform Nomenclatorului serviciilor prestate de Agenție și tarifele acestora, aprobat de Guvern.

245. În cazul în care, denumirea navei, tipul navei sau adresa juridică a companiei se modifică pe perioada termenului de valabilitate al certificatului internațional de securitate a navei, compania va o depune cerere către Agenția Navală pentru re-emiterea certificatului cu anexarea actelor privind modificările după caz. În baza cererii recepționate, Agenția Navală va re-emite certificatul internațional interimar în termen de 5 zile calendaristice, pe o perioadă ce nu depășește perioada de valabilitate a certificatului emis anterior.

246. În cazul în care certificatul este deteriorat sau pierdut, compania va anunța Agenția Navală în termen de 5 zile calendaristice și va depune o cerere de eliberare a unui duplicat al

certificatului menționat, cu eliberarea acestuia în termen de 5 zile calendaristice. În cazul în care nava urmează să efectueze o escală într-un port internațional maritim, comandatul navei va anunța imediat autoritățile portuare despre acest fapt.

Capitolul VIII. COMUNICAREA INFORMAȚIILOR

247. Agenția Navală asigură comunicarea informațiilor privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS, în conformitate cu regula 13 din Convenția SOLAS și actele internaționale aplicabile precum și cu obligațiile asumate de Republica Moldova, către:

247.1. Organizația Maritimă Internațională;

247.2. Comisiei Europene;

247.3. autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene.

248. Agenția Navală stabilește și menține datele de contact ale punctelor oficiale de contact pentru aspectele ce țin de securitatea maritimă și portuară menționate în pct.124-133, și asigură comunicarea acestora autorităților competente ale statelor membre ale Uniunii Europene și Comisiei Europene. În cazul refuzului intrării unei nave într-un port sau al dispunerii părăsirii acestuia din motive de securitate, Agenția Navală transmite informațiile relevante prevăzute în pct.280-281 acestora.

249. Agenția Navală întocmește, menține și actualizează lista instalațiilor portuare care intră sub incidența prezentului Regulament, în baza evaluărilor de securitate ale acestora.

Capitolul IX. SECURITATEA NAVELOR ÎN PORTURILE NAȚIONALE

Secțiunea 1

Furnizarea informațiilor de securitate înaintea intrării în port

250. Navele care intenționează să intre într-un port al Republicii Moldova și care fac obiectul măsurilor speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS sau de pct. 4 prezentul Regulament, sunt obligate să furnizeze Agenției Navale informațiile de securitate prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS.

251. Agenția Navală examinează, dacă este necesar, informațiile de securitate furnizate și aplică, după caz, procedura prevăzută la punctul 2 din regula SOLAS menționată în pct.250.

252. Informațiile prevăzute la pct. 251 se prezintă:

252.1. cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea navei în port;

252.2. cel târziu la plecarea navei din portul anterior, în cazul în care durata voiajului este mai mică de 24 de ore;

252.3. de îndată ce portul de escală este stabilit, în cazul în care acesta nu era cunoscut anterior sau este schimbat în timpul voiajului.

253. Agenția Navală păstrează un raport cu privire la procedura utilizată în cazul fiecărei nave care a fost implicată într-un incident de securitate, astfel cum este acesta definit la punctul 1.13 din regula 1 (definiții) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS.

254. Navele care urmează să intre și/sau să opereze în porturile Republicii Moldova au obligația ca, odată cu avizul de sosire, să transmită Agenției Navale informațiile privind valabilitatea Certificatului internațional de securitate al navei, nivelul de securitate la care operează nava, precum și alte informații relevante în domeniul securității.

255. Agentul maritim portuar sau alt reprezentant legal care reprezintă nava ce urmează să intre în porturile Republicii Moldova are obligația să informeze compania care operează nava cu privire la cerințele legale aplicabile în Republica Moldova referitoare la securitatea maritimă și portuară și să coordoneze, cu administrația portuară și/sau operatorul instalației portuare după caz, condițiile de securitate aplicabile, în raport cu nivelurile de securitate la care operează nava și instalația portuară.

256. În cazul în care nivelul de securitate al navei este același cu nivelul de securitate al instalației portuare, operarea navei la instalația portuară poate avea loc fără impunerea unor măsuri suplimentare de securitate, cu respectarea cerințelor prevăzute de prezentul Regulament.

257. În cazul în care nivelul de securitate aplicabil instalației portuare este superior nivelului de securitate la care operează nava, agentul maritim portuar informează de îndată compania care operează nava și/sau comandantul navei. În acest caz, nava are obligația să adopte măsurile necesare pentru a opera la nivelul de securitate corespunzător instalației portuare și să confirme acest fapt prin intermediul agentului maritim portuar. Agenția Navală verifică, la sosirea navei, conformarea acesteia la nivelul de securitate aplicabil.

258. În cazul în care nava comunică faptul că nu poate opera la nivelul de securitate aplicabil instalației portuare sau Agenția Navală constată că nava nu îndeplinește cerințele prevăzute de planul de securitate al navei pentru nivelul de securitate respectiv, Agenția Navală dispune, după caz, măsurile de securitate necesare, inclusiv încheierea unei declarații de securitate între navă și instalația portuară în baza reglementărilor pct. 263-275, modelului conform anexei nr. 8 la prezentul Regulament. În lipsa adoptării măsurilor necesare pentru înlăturarea riscurilor identificate, Agenția Navală poate restricționa, suspenda sau refuza intrarea navei în port și/sau pe căile navigabile interioare.

259. În cazul în care nivelul de securitate la care operează nava este superior nivelului de securitate aplicabil instalației portuare, Agenția Navală informează administrația portuară și/sau operatorul instalației portuare și solicită adoptarea măsurilor necesare pentru asigurarea unui nivel de securitate corespunzător. În cazul în care administrația portuară și/sau operatorul instalației portuare nu poate asigura măsurile necesare, Agenția Navală dispune, după caz, măsurile corespunzătoare privind accesul, acostarea și operarea navei la instalația portuară respectivă și informează nava prin intermediul agentului maritim portuar sau reprezentantul acestuia.

260. În cazul în care Căpitănia portului recepționează o comunicare privind producerea unui incident de securitate la bordul unei nave aflate pe mare sau pe o cale navigabilă interioară care urmează să efectueze o escală în porturile Republicii Moldova, aceasta informează de îndată Agenția Navală și administrația portuară, în vederea adoptării măsurilor corespunzătoare de securitate.

261. În cazul în care o navă aflată la o instalație portuară sau pe o cale navigabilă interioară maritimă este implicată într-un incident de securitate, Agenția Navală de comun cu administrația portuară și operatorul instalației portuare, adoptă măsurile necesare pentru limitarea și înlăturarea efectelor incidentului, și informează statele vecine.

262. Agenția Navală poate recomanda navelor care operează în apele naționale sau care și-au comunicat intenția de a intra în porturile Republicii Moldova sau din vecinătate, să pună în aplicare

cu promptitudine orice măsuri de securitate recomandate, în vederea protecției navei respective și a altor nave aflate în vecinătate în cazul unor informații privind riscuri de securitate.

Secțiunea a 2-a

Declarația de securitate

263. Declarația de securitate, conform anexei nr. 8 la prezentul regulament, se solicită în cazul în care interfața navă/instalație portuară sau activitatea navă-navă prezintă un risc sporit pentru persoane, bunuri ori mediu, precum și în alte situații prevăzute de prezentul Regulament.

264. Declarația de securitate are ca scop stabilirea, între navă și instalația portuară sau, după caz, între nave, a măsurilor de securitate care urmează a fi aplicate de fiecare parte, în conformitate cu planurile de securitate aprobate.

265. Agenția Navală și, după caz, administrația portuară sau agentul de securitate al instalației portuare evaluează riscul pe care îl prezintă interfața navă/instalație portuară ori activitatea navă-navă pentru persoane, bunuri sau mediu, în vederea stabilirii necesității încheierii declarației de securitate.

266. O navă poate solicita încheierea declarației de securitate în următoarele cazuri:

266.1. nava operează la un nivel de securitate superior celui aplicabil instalației portuare sau altei nave cu care interacționează;

266.2. instalația portuară operează la un nivel de securitate superior celui al navei, iar nava nu poate ridica nivelul său de securitate;

266.3. există un acord încheiat între Guvernul Republicii Moldova și alte state, în condițiile Codului ISPS, privind utilizarea declarației de securitate pentru anumite voiajuri internaționale sau pentru anumite nave;

266.4. a existat o amenințare la adresa securității sau un incident de securitate care a implicat nava ori instalația portuară, după caz;

266.5. nava se află într-un port sau la o instalație portuară care nu are obligația de a deține și implementa un plan de securitate al instalației portuare aprobat;

266.6. nava desfășoară activități navă-navă cu o altă navă care nu are obligația de a deține și implementa un plan de securitate al navei aprobat.

267. Solicitarea privind încheierea declarației de securitate se comunică de către navă, instalația portuară sau, după caz, de către Agenția Navală.

268. Declarația de securitate se completează de către:

268.1. comandantul navei sau agentul de securitate al navei, în numele navei ori navelor implicate;

268.2. agentul de securitate al instalației portuare sau, după caz, o altă entitate responsabilă cu securitatea la țărm, desemnată în condițiile stabilite de prezentul Regulament, în numele instalației portuare.

269. Declarația de securitate stabilește măsurile de securitate care urmează a fi aplicate și repartizarea responsabilităților între instalația portuară și navă sau, după caz, între nave.

270. Agenția Navală sau agentul de securitate al instalației portuare poate solicita încheierea declarației de securitate înainte de efectuarea activităților de interfață navă/instalație portuară în cazul constatării unor neconformități, al producerii unui incident de securitate ori al apariției altor situații care pot genera riscuri pentru securitatea maritimă sau portuară.

271. Declarația de securitate convenită se semnează și se datează de către părțile implicate și cuprinde cel puțin perioada de valabilitate, nivelul sau nivelurile de securitate aplicabile și datele de contact relevante.

272. Modificarea nivelului de securitate poate determina revizuirea declarației de securitate existente sau încheierea unei noi declarații de securitate.

273. Declarația de securitate se întocmește în limba română sau, după caz, în limba engleză.

274. Declarația de securitate se păstrează de către instalația portuară pentru perioada minimă stabilită de Agenția Navală, ținând seama de prevederile regulii XI-2/9.2.3 din Convenția SOLAS.

275. Declarația de securitate se păstrează la bordul navei pentru perioada minimă stabilită de către Agenția Navală pentru navele sub pavilionul Republicii Moldova sau administrația competentă a statului de pavilion, cu respectarea prevederilor regulii XI-2/9.2.3 din Convenția SOLAS.

Secțiunea a 3-a

Exceptarea de la obligația de furnizare a informațiilor în materie de securitate înaintea intrării într-un port

276. Agenția Navală poate dispune exceptarea serviciilor regulate de transport maritim efectuate între instalații portuare situate pe teritoriul Republicii Moldova de la obligația de furnizare prealabilă a informațiilor de securitate, prevăzută în pct. 250-253, cu condiția îndeplinirii cumulative a următoarelor cerințe:

276.1. compania care operează serviciile respective întocmește și actualizează lista navelor utilizate și o remite Agenției Navale;

276.2. pentru fiecare voiaj efectuat, informațiile prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS sunt puse la dispoziția Agenției Navale.

276.3. Compania trebuie să instituie un sistem intern care să garanteze că informațiile prevăzute în pct. 276.2 pot fi transmise Agenției Navale, la cererea acesteia, fără întârziere, 24 de ore din 24.

277. În cazul existenței unor servicii regulate de transport maritim internațional între Republica Moldova și unul sau mai multe state membre ale Uniunii Europene, Agenția Navală poate solicita autorităților competente ale statelor interesate acordarea exceptării pentru serviciul respectiv, cu respectarea condițiilor stabilite în pct. 276. În cazul în care cel puțin una dintre aceste condiții nu mai este îndeplinită, Agenția Navală retrage imediat privilegiul exceptării menționate pentru compania în cauză.

278. Agenția Navală întocmește, menține și actualizează lista companiilor și a navelor care beneficiază de exceptarea prevăzută în pct. 276–277 și comunică lista, precum și actualizările acesteia, Comisiei Europene și oricărui stat membru al Uniunii Europene interesat.

279. Fără a aduce atingere prevederilor pct. 276 și 277, Agenția Navală poate solicita, din motive de securitate, furnizarea informațiilor prevăzute la pct. 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS înainte de intrarea navei într-un port.

Secțiunea a 4-a
Refuzul intrării în port, expulzarea din port și comunicarea informațiilor

280. În cazurile în care unei nave i se refuză intrarea într-un port sau este expulzată din port, Agenția Navală asigură comunicarea, fără întârziere, a faptelor cunoscute autorităților competente ale statelor interesate din Uniunea Europeană și altor state pertinente.

281. Comunicarea prevăzută în pct. 280 include, în măsura în care aceste informații sunt disponibile, cel puțin următoarele:

- 281.1. numele navei, pavilionul, numărul de identificare al navei, indicativul de apel, tipul și încărcătura navei;
- 281.2. motivul refuzării acordării dreptului de intrare sau al expulzării din port sau din zonele portului;
- 281.3. natura oricărei neconformități cu o măsură de securitate, după caz;
- 281.4. detalii cu privire la orice încercare de remediere a neconformității, după caz, inclusiv condițiile impuse navei pentru călătorie;
- 281.5. portul(porturile) de escală precedent(e) și următorul port de escală declarat;
- 281.6. ora plecării și ora prevăzută pentru sosirea în aceste porturi;
- 281.7. orice instrucțiuni date navei, de exemplu raportarea traseului său;
- 281.8. informații disponibile privind nivelul de securitate la care nava operează în mod curent;
- 281.9. informații privind eventuale comunicații între statele de port și Administrație;
- 281.10. punctul de contact în cadrul statului de port care stabilește raportul în scopul obținerii de informații suplimentare;
- 281.11. lista echipajului;
- 281.12. orice alte informații pertinente.

Secțiunea a 5-a
Controale de securitate în porturi

282. În porturi, verificarea certificatului de securitate al navei, în sensul regulii 9 privind controlul navelor în port din Capitolul XI-2 al Convenției SOLAS, se efectuează de către Agenția Navală, după caz, de către inspectorii abilitați potrivit actelor normative naționale.

283. În cazul în care persoana care efectuează verificarea certificatului prevăzută în pct. 282, are motive întemeiate să creadă că nava nu respectă cerințele de securitate prevăzute de Convenția SOLAS, Codul ISPS sau de prezentul Regulament, iar aceasta nu are competența de a dispune măsurile necesare, informează de îndată Căpitănia portului zonal și inspectorii de control stat port.

284. Agenția Navală examinează informațiile primite și dispune, după caz, măsurile necesare, în conformitate cu actele internaționale aplicabile, HG183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port și cu prezentul Regulament.

285. În raport cu navele care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Convenția SOLAS și nici la Protocolul SOLAS din 1988, Agenția Navală nu acordă un tratament mai favorabil decât cel aplicabil navelor care intră sub incidența prezentului regulament.

286. În sensul pct. 285, cerințele privind controlul, verificarea conformității și măsurile de securitate prevăzute de cerințele capitolului XI-2 din Convenția SOLAS și prezentul regulament se aplică în mod corespunzător și acestor nave.

287. În cazul în care există motive întemeiate privind neconformitatea navei sau în cazul în care nu este prezentat un certificat inspectorii din cadrul Agenției Navale pot dispune una ori mai multe dintre următoarele măsuri de control, proporțional cu natura neconformității constatate:

- 287.1. inspectarea navei;
- 287.2. întârzierea sau reținerea navei;
- 287.3. restrângerea operațiunilor navei, inclusiv a deplasării acesteia în port;
- 287.4. expulzarea navei din port;
- 287.5. aplicarea altor măsuri administrative sau corective de întindere redusă.

288. O navă care intenționează să intre într-un port al Republicii Moldova furnizează inspectorilor portuari, informațiile necesare pentru verificarea respectării cerințelor de securitate înainte de intrarea în port.

289. Informațiile prevăzute la pct. 288 includ, după caz, cel puțin următoarele:

- 289.1. confirmarea faptului că nava deține un certificat valabil și indicarea autorității emitente;
- 289.2. nivelul curent de securitate al navei;
- 289.3. nivelul de securitate al navei în oricare port în care aceasta a desfășurat activități de interfață navă/port pe perioada prevăzută în pct. 291;
- 289.4. măsurile speciale ori suplimentare de securitate aplicate de navă în porturile în care a desfășurat activități de interfață navă/port pe perioada prevăzută în pct. 291;
- 289.5. respectarea procedurilor adecvate de securitate ale navei în cadrul activităților navă-navă desfășurate în perioada relevantă pe perioada prevăzută în pct. 291;
- 289.6. alte informații practice privind securitatea, cu excepția detaliilor referitoare la planul de securitate al navei, ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS.

290. Nava sau compania furnizează, la solicitare, o confirmare considerată acceptabilă de către Agenția Navală, privind informațiile comunicate în temeiul pct. 289. Comandantul este în drept de a refuza furnizarea acestor informații, cu consecința posibilă a refuzului primirii navei în port.

291. Nava păstrează un dosar al informațiilor prevăzute la pct. 289 aferente ultimelor 10 escale în instalații portuare.

292. În cazul în care, după recepționarea informațiilor prevăzute în pct. 289, inspectorii portuari au motive întemeiate să considere că nava nu respectă cerințele aplicabile, aceștia vor stabili o comunicare cu nava și cu administrația competentă a statului de pavilion în vederea remedierii neconformităților. În cazul în care neconformitatea nu este remediată sau persistă motivele întemeiate privind nerespectarea cerințelor, pot fi dispuse următoarele măsuri:

- 292.1. obligarea navei la remedierea neconformității;
- 292.2. obligarea navei să se deplaseze într-o locație determinată din apele teritoriale ori interioare ale Republicii Moldova;
- 292.3. inspectarea navei, dacă aceasta se află în apele teritoriale ale Republicii Moldova;
- 292.4. refuzul acordării permisiunii de intrare în port.

293. Înainte de dispunerea măsurilor prevăzute în pct. 292, nava este informată cu privire la intenția Agenției Navale. După primirea acestei informări, comandantul este în drept de a renunța la intenția de a intra în port.

294. În cazul în care a fost impusă o măsură de control, alta decât o măsură administrativă sau de corecție de mai mică cuprindere, prevăzută în pct.287 sau a fost adoptată o dispoziție din cele prevăzute în pct. 292, inspectorul portuar informează în scris imediat Agenția Navală, specificând ce măsuri de control au fost impuse sau ce dispoziții au fost adoptate și motivele care au stat la baza acestora. Agenția Navală informează organismul de securitate care a emis certificatul pentru nava în cauză, precum și OMI, că au fost impuse astfel de măsuri sau că au fost adoptate astfel de dispoziții.

295. În cazul în care unei nave i se refuză intrarea în port sau i se dispune părăsirea portului, Agenția Navală comunică autorităților competente ale porturilor de escală următoare relevante, în măsura în care acestea sunt cunoscute, precum și autorităților oricărui alt stat costier interesat, informațiile relevante disponibile, cu respectarea cerințelor de confidențialitate și protecție a informațiilor.

296. Refuzul intrării în port sau expulzarea navei din port în conformitate cu prevederile prezentului capitol, poate fi dispusă numai în cazul în care inspectorii portuari au motive întemeiate să considere că nava reprezintă o amenințare imediată la adresa siguranței ori securității persoanelor, navelor sau altor bunuri și că nu există alte mijloace adecvate pentru înlăturarea acestei amenințări.

297. Măsurile de control prevăzute în pct. 287 și măsurile prevăzute în pct. 292 se mențin numai până la remedierea neconformității care a determinat aplicarea acestora, într-un mod considerat satisfăcător de către autoritatea competentă, ținând seama, după caz, de măsurile propuse de navă sau de administrația competentă a statului de pavilion.

298. În cazul refuzului intrării navei în port, Agenția Navală comunică conform pct. 280-281, datele pertinente autorităților statului următoarelor porturi de escală, în cazul în care acestea sunt cunoscute, precum și autorităților altui stat costier pertinent, garantând caracterul confidențial și protecția informațiilor comunicate.

299. În cazul în care se efectuează un control potrivit pct. 287 sau se adoptă dispoziții în conformitate cu pct. 288-293 :

299.1. se depun eforturi pentru a evita ca nava să fie întârziată sau reținută în mod nejustificat. În cazul în care o navă a fost întârziată sau reținută în mod nejustificat în urma efectuării acestui control, nava are dreptul la compensări pentru pierderile sau prejudiciile suferite;

299.2. nu este împiedicat accesul necesar la navă în cazuri de urgență sau din motive umanitare, precum și în scopul asigurării securității.

Secțiunea a 6-a

Sistemul de alertă de securitate al navei

300. Toate navele sub pavilionul Republicii Moldova și cele sub pavilion străin trebuie să fie dotate cu un sistem de alertă de securitate al navei, după cum urmează:

300.1. navele construite la 1 iulie 2004 sau după această dată;

300.2. navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la prima verificare a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004;

300.3. petrolierele, tancurile pentru produse chimice, transportatoarele de gaz, vrachierele și ambarcațiunile de mare viteză pentru marfă, care au un tonaj brut egal sau mai mare de 500, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004;

300.4. alte cargoboturi cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500 și unități mobile de foraj în larg construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2006.

301. Atunci când este activat, sistemul de alertă de securitate al navei:

301.1. trebuie să declanșeze și să transmită Agenția Navală, care, în această situație, poate include compania, o alertă de securitate navă-țarm care identifică nava și poziția acesteia și semnalizează faptul că securitatea navei este amenințată sau a fost compromisă;

301.2. nu trebuie să transmită alerta de securitate altor nave;

301.3. nu trebuie să declanșeze alarma la bordul navei;

301.4. trebuie să continue să transmită alerta de securitate a navei până când aceasta este dezactivată și/sau armată din nou.

302. Sistemul de alertă de securitate al navei trebuie:

302.1. să poate fi activat de pe puntea de comandă și din cel puțin încă un loc;

302.2. să îndeplinească norme de funcționare care să nu fie inferioare celor adoptate de către Organizația Internațională Maritimă.

303. Comenzile de activare a sistemului de alertă de securitate al navei trebuie concepute de așa manieră încât să prevină declanșarea neintenționată a alertei de securitate a navei.

304. Cerințele privind sistemul de alertă de securitate al navei pot fi îndeplinite prin utilizarea unei instalații radio care să îndeplinească cerințele capitolului IV din Convenția SOLAS, sub rezerva ca toate cerințele prezentului regulament să fie îndeplinite.

305. În cazul în care Agenția Navală primește o notificare de alertă de securitate a navei, trebuie să informeze de îndată statul(statele) în vecinătatea căruia(cărora) operează nava în cauză.

306. În cazul în care Agenția Navală primește o notificare cu privire la o alertă de securitate de la o navă care nu este autorizată să arboreze pavilionul Republicii Moldova, aceasta informează imediat autoritatea desemnată din statul respectiv și, după caz, statul sau statele în vecinătatea cărora operează nava în cauză.

Secțiunea a 7-a

Amenințări la adresa navelor

307. Agenția Navală stabilește nivelurile de securitate al navelor și asigură comunicarea informațiilor privind nivelul de securitate navelor care navighează în apele naționale sau care și-au notificat intenția de a intra în acestea.

308. Agenția Navală asigură un punct de contact de la care navele pot solicita recomandări ori asistență și căruia îi pot semnala orice problemă de securitate generată de alte nave, mișcări ori comunicații.

309. În cazul identificării unui risc de atac, Agenția Navală informează fără întârziere navele vizate și administrațiile competente de pavilion ale acestora cu privire la:

309.1. nivelul de securitate curent;

309.2. măsurile de securitate care trebuie aplicate de navele în cauză pentru protecția împotriva atacului, în conformitate cu Partea A a Codului ISPS și cu prezentul regulament;

309.3. măsurile de securitate pe care a decis să le aplice, după caz.

Secțiunea a 8-a

Puterea discreționară a comandantului în materie de securitate și de siguranță a navei

310. Comandantul navei nu poate fi supus, de către companie sau de către o altă persoană, unor presiuni care să îl împiedice să ia sau să pună în aplicare decizii care, conform judecății sale profesionale, sunt necesare pentru menținerea securității și a siguranței navei. Aceste decizii pot include refuzul de a îmbarca persoane (cu excepția celor identificate ca fiind autorizate corespunzător de către un stat) sau bunuri ale acestora, precum și refuzul de a încărca mărfuri, inclusiv containere sau alte unități de transport închise.

311. În cazul în care, conform judecății profesionale a comandantului, pe parcursul operării navei apare un conflict între cerințele aplicabile navei în materie de securitate și de siguranță, comandantul îndeplinește cerințele necesare pentru menținerea securității navei. În astfel de cazuri, comandantul este în drept de a aplica măsuri de securitate temporare și informează imediat persoanele interesate și, după caz, autoritatea desemnată a statului în al cărui port este exploatată nava sau în care nava are intenția de a intra. Astfel de măsuri de securitate temporare adoptate în conformitate cu prezentul Regulament, pe cât posibil, corespund nivelului de securitate în vigoare. În cazul în care se identifică astfel de cazuri, Agenția Navală se asigură că astfel de conflicte sunt rezolvate și că posibilitatea ca acestea să se repete este redusă la maximum.

Capitolul X. CONFIDENȚIALITATEA ȘI DISEMINAREA INFORMAȚIILOR

312. Agenția Navală, administrațiile portuare, companiile, organizațiile de securitate recunoscute, precum și alte autorități după caz și entități implicate în aplicarea prezentului Regulament adoptă măsurile necesare pentru protecția informațiilor confidențiale la care au acces sau care le sunt comunicate în procesul de aplicare a măsurilor de securitate maritimă și portuară, în conformitate cu legislația națională aplicabilă.

313. Informațiile privind evaluările de securitate, planurile de securitate, măsurile de securitate aplicabile, vulnerabilitățile identificate, rezultatele controalelor și inspecțiilor, precum și orice alte informații a căror divulgare poate afecta securitatea maritimă sau portuară nu pot fi divulgate, diseminate sau puse la dispoziția altor persoane decât în condițiile prevăzute de lege și numai în măsura necesară exercitării atribuțiilor de serviciu, exclusiv persoanelor autorizate potrivit competențelor legale.

314. Autoritățile și entitățile implicate în aplicarea prezentului regulament au obligația să adopte măsurile necesare pentru a preveni divulgarea neautorizată a informațiilor sensibile privind securitatea și accesul neautorizat la acestea.

315. Personalul și inspectorii însărcinați cu efectuarea controalelor, verificărilor, inspecțiilor sau altor activități în domeniul securității maritime și portuare, precum și cu gestionarea informațiilor confidențiale în sensul prezentului Regulament, trebuie să îndeplinească cerințele de integritate, confidențialitate și, după caz, de acces la informații sensibile sau clasificate, potrivit legislației naționale aplicabile.

Capitolul XI. ACORDURI PRIVIND ALTE ARANJAMENTE ÎN MATERIE DE SECURITATE ȘI ARANJAMENTE ECHIVALENTE ÎN MATERIE DE SECURITATE

316. În sensul prezentului Regulament, regula 11 privind acordurile referitoare la alte aranjamente de securitate, prevăzută în Capitolul XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, se poate aplica și serviciilor regulate de transport maritim internațional desfășurate pe rute fixe și utilizând instalații portuare asociate.

317. În scopul aplicării pct. 316, autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului poate încheia acorduri bilaterale sau multilaterale privind alte aranjamente de securitate, în conformitate cu regula 11 din Capitolul XI-2 al Convenției SOLAS. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului poate, în special, lua în considerare astfel de acorduri în vederea promovării transportului maritim intracomunitar de mică distanță.

318. Acordurile prevăzute la pct. 317 pot fi încheiate numai în măsura în care măsurile de securitate stabilite prin acestea asigură un nivel adecvat de protecție și nu afectează nivelul de securitate aplicabil altor nave, instalații portuare sau porturi care nu fac obiectul acordurilor respective.

319. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului asigură evidența, monitorizarea și revizuirea periodică a acordurilor privind alte aranjamente de securitate, la intervale care nu depășesc 5 ani.

320. Pentru transportul maritim național și pentru instalațiile portuare aflate sub incidența prezentului Regulament pot fi stabilite aranjamente echivalente de securitate, în conformitate cu regula 12 din Capitolul XI-2 al Convenției SOLAS, cu condiția ca acestea să fie cel puțin la fel de eficiente ca măsurile prevăzute de Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și de dispozițiile obligatorii corespunzătoare din Codul ISPS.

321. Aranjamentele echivalente de securitate prevăzute la pct. 64 se aprobă în condițiile stabilite de prezentul Regulament și sunt supuse revizuirii periodice la intervale care nu depășesc 5 ani.

322. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului comunică, după caz, informațiile relevante privind acordurile prevăzute în pct. 317 și aranjamentele echivalente de securitate prevăzute în pct. 320 Organizației Maritime Internaționale și Comisiei Europene de îndată ce sunt adoptate, precum și rezultatul revizuirilor periodice ale acestora, în cel mult 5 ani de la adoptarea lor sau de la ultima lor revizuire. Condițiile de aplicare a acestor aranjamente fac obiectul unor inspecții ale Comisiei Europene.

Capitolul XII. Punerea în aplicare și controlul conformității

323. Agenția Navală asigură sarcinile administrative și de control cerute de dispozițiile măsurilor speciale de întărire a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS, și alocarea și furnizarea efectivă a mijloacelor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului Regulament.

324. Agenția Navală este desemnată punct de contact pentru securitatea maritimă și asigură coordonarea activităților de implementare, monitorizare și control al conformității.

325. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului elaborează și aplică programul național de punere în aplicare, monitorizare și control al conformității cu prevederile prezentului Regulament.

326. În cazul unor evaluări, vizite de verificare sau inspecții efectuate de organizații internaționale sau de Comisia Europeană, desfășurate în temeiul obligațiilor internaționale asumate de Republica Moldova, Agenția Navală, în calitate de punct de contact, asigură cooperarea instituțională, coordonarea participării autorităților și furnizarea informațiilor și documentelor necesare, în condițiile legii.

327. Autoritățile, organismele și persoanele vizate sunt obligate să permită efectuarea verificărilor prevăzute în pct. 324-326 și să pună la dispoziție informațiile, documentele și condițiile necesare realizării acestora, în limitele competențelor legale și cu respectarea regimului informațiilor confidențiale.

328. În cazul în care, în urma controalelor, evaluărilor sau inspecțiilor efectuate, Comisia Europeană comunică un raport de inspecție care conține constatări privind neconformități sau deficiențe, Agenția Navală dispune măsurile necesare pentru remedierea acestora și stabilește, după caz, termenul de executare. Agenția Navală transmite Comisiei Europene, în termen de cel mult 3 luni de la primirea raportului, informații adecvate privind măsurile adoptate pentru remedierea eventualelor neajunsuri.

329. Autoritățile competente cu atribuții de control la frontieră și Agenția Navală asigură emiterea documentelor de legitimare corespunzătoare pentru funcționarii abilitați să urce la bordul navelor sau să intre în instalațiile portuare în vederea exercitării atribuțiilor conform competențelor. Acestea stabilesc și aplică proceduri pentru verificarea autenticității documentelor de legitimare.

330. Administrațiile portuare și operatorii instalațiilor portuare sunt obligate să permită accesul funcționarilor prevăzuți în pct. 329 în vederea exercitării atribuțiilor conform competențelor în baza legitimațiilor acestora. Împiedicarea, restrângerea sau obstrucționarea nejustificată a accesului funcționarilor, atrage răspunderea în condițiile legii.

Capitolul XIII. Sancțiuni

331. Încălcarea prevederilor prezentului Regulament atrage răspunderea contravențională, civilă sau penală, după caz, în conformitate cu legislația națională.

332. Constatarea nerespectării cerințelor prezentului Regulament de către navele sub pavilion străin se supune controlului statului portului, exercitat de Agenția Navală în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 privind aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.

333. Pentru navele care arborează pavilionul Republicii Moldova, respectarea cerințelor prezentului Regulament face obiectul controlului statului de pavilion, exercitat de Agenția Navală, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 414/2020 pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion.

334. Controlul și constatarea nerespectării cerințelor prezentului Regulament de către administrațiile portuare și operatorii instalațiilor portuare se efectuează de către inspectorii abilitați din cadrul Agenției Navale, potrivit codului ISPS.

PLANUL DE SECURITATE PORTUARĂ

1. Planul de securitate portuară stabilește regimul de securitate al unui port. Acesta se bazează pe concluziile evaluării securității portuare. Planul stabilește în mod clar măsuri detaliate. Acesta conține un mecanism de control care permite, atunci când este necesar, luarea de măsuri corective corespunzătoare.

2. Planul de securitate portuară are la bază următoarele aspecte generale:

2.1. definirea tuturor zonelor relevante pentru securitatea portuară. În funcție de evaluarea securității portuare, măsurile, procedurile și acțiunile pot varia de la o subzonă la alta. Într-adevăr, unele subzone pot necesita măsuri preventive mai severe decât altele. O atenție specială se acordă interfețelor dintre subzone, identificate în evaluarea securității portuare;

2.2. asigurarea coordonării dintre măsurile de securitate pentru zone cu caracteristici de securitate diferite;

2.3. furnizarea, atunci când este necesar, de măsuri diferite în funcție de diferitele porțiuni ale portului, de nivelurile de securitate variabile și de informațiile specifice;

2.4. identificarea unei structuri organizatorice care să susțină consolidarea securității portuare.

3. În baza aspectelor generale prevăzute în pct.2, planul de securitate portuară va atribui sarcini și va specifica planuri de lucru în următoarele domenii:

3.1. cerințe de acces. Pentru anumite zone, cerințele intră în vigoare numai în cazul în care nivelurile de securitate depășesc pragurile minime. Toate cerințele și pragurile sunt incluse exhaustiv în planul de securitate portuară;

3.2. cerințe referitoare la controlul actelor de identitate, al bagajelor și al mărfurilor. Aceste cerințe se pot aplica sau nu la subzone; cerințele se pot aplica integral sau nu la diferite subzone. Persoanele care intră sau se află într-o subzonă pot face obiectul unui control. Planul de securitate portuară va răspunde în mod corespunzător concluziilor evaluării securității portuare, care reprezintă instrumentul prin care vor fi identificate cerințele de securitate pentru fiecare subzonă și la fiecare nivel de securitate. În cazul în care se utilizează, din motive de securitate portuară, cărți de identitate speciale, se stabilesc proceduri exacte pentru emiterea, controlul utilizării și restituirea acestor documente. Aceste proceduri iau în considerare specificul anumitor grupuri de utilizatori ai porturilor, prevăzând măsuri speciale pentru limitarea impactului negativ al cerințelor privind controlul accesului. Categoriile includ cel puțin marinarii, funcționarii din cadrul autorităților, persoanele care lucrează cu regularitate în port sau vizitează portul cu regularitate, rezidenții care locuiesc în port și persoanele care lucrează sau vizitează ocazional portul;

3.3. legătura cu autoritățile de control al mărfurilor, al bagajelor și al pasagerilor. Atunci când este necesar, planul prevede legătura dintre sistemul de informații și cel de control ale acestor autorități, inclusiv eventuale sisteme de control al securității înainte de sosire;

3.4. proceduri și măsuri de manipulare a mărfurilor, bagajelor, buncărelor, proviziilor sau persoanelor suspecte, inclusiv identificarea unei zone de securitate, precum și pentru alte aspecte îngrijorătoare din punct de vedere al securității și încălcări ale securității portuare;

- 3.5. cerințe de monitorizare pentru subzone sau activități din cadrul subzonelor. Atât necesitatea găsirii de soluții tehnice, cât și soluțiile ca atare rezultă din evaluarea securității portuare;
- 3.6. semnalizare. Zonele cu cerințe privind accesul și/sau controlul vor fi semnalizate în mod corespunzător. Cerințele de control și acces vor lua în considerare în mod corespunzător toate legile și practicile relevante în vigoare. Monitorizarea activităților se va indica în mod corespunzător în cazul în care legislația internă cuprinde dispoziții în acest sens;
- 3.7. comunicare și control de securitate. Toate informațiile relevante pentru securitate se comunică în mod corespunzător în funcție de normele de control de securitate incluse în plan. Având în vedere sensibilitatea anumitor informații, comunicarea se face conform principiului necesității de a cunoaște, dar include, atunci când este necesar, proceduri pentru comunicatele adresate publicului larg. Standardele de control de securitate fac parte din plan și sunt destinate să protejeze informațiile sensibile din punct de vedere al securității împotriva divulgării neautorizate;
- 3.8. raportarea atentatelor la adresa securității. În vederea asigurării unui răspuns rapid, planul de securitate portuară va trasa cerințele exacte de raportare către agentul de securitate portuară și/sau către autoritatea de securitate portuară a tuturor atentatelor la adresa securității;
- 3.9. integrarea altor planuri sau activități preventive. Planul abordează în mod clar integrarea altor activități preventive și de control existente în port;
- 3.10. integrarea altor planuri de răspuns și/sau includerea anumitor măsuri, proceduri și acțiuni specifice de răspuns. Planul descrie detaliat interacțiunea și coordonarea cu alte planuri de răspuns și de urgență. Conflictele și deficiențele se rezolvă după caz;
- 3.11. cerințele de formare și exerciții;
- 3.12. organizarea practică a securității portuare și procedurile de lucru. Planul de securitate portuară va descrie în detaliu organizarea securității portuare, diviziunea sarcinilor și procedurile de lucru. De asemenea, el va descrie în detaliu coordonarea cu agenții de securitate ai instalațiilor portuare și ai navelor, după caz. Planul va delimita sarcinile comitetului pentru securitatea portuară, în cazul în care acesta există;
- 3.13. procedurile pentru adaptarea și actualizarea planului de securitate portuară.

CERINȚE PRIVIND EVALUAREA SECURITĂȚII PORTUARE

1. Evaluarea securității portuare constituie temeiul planului de securitate portuară și al punerii în aplicare a acestuia. Evaluarea securității portuare cuprinde cel puțin:

- 1.1. identificarea și evaluarea activelor importante și a infrastructurii a cărei protecție se impune;
- 1.2. identificarea posibilelor amenințări la adresa activelor și a infrastructurii și probabilitatea concretizării acestora, pentru a stabili și ordona măsuri de securitate în funcție de priorități;
- 1.3. identificarea, selectarea și ordonarea după priorități a măsurilor de contracarare și a schimbărilor procedurale și a nivelului acestora de eficiență în reducerea vulnerabilității și
- 1.4. identificarea punctelor slabe, inclusiv factorii umani implicați în activitatea portuară, a politicilor și a procedurilor.

2. Evaluarea cuprinde cel puțin următoarele:

- 2.1. toate zonele relevante pentru securitatea portuară, delimitând astfel și limitele portuare. Acestea includ instalațiile portuare aflate deja sub incidența prezentului regulament și a căror evaluare de risc servește drept bază;
- 2.2. problemele de securitate care provin din interfața dintre instalația portuară și alte măsuri de securitate portuară;
- 2.3. personalul portuar care va face obiectul verificărilor de antecedente și/sau de al verificării nivelului în materie de securitate având în vedere implicarea acestuia în zonele de risc sporit;
- 2.4. divizarea portului, în cazul în care acest lucru este util, în funcție de probabilitatea producerii atentatelor la adresa securității. Zonele nu se analizează numai în funcție de profilul lor direct ca potențială țintă, ci și de eventualul lor rol de trecere atunci când zonele țintă sunt cele adiacente;
- 2.5. variațiile de risc, de exemplu cele bazate pe sezonabilitate;
- 2.6. caracteristicile specifice ale fiecărei subzone, cum ar fi localizarea, căile de acces, furnizarea de electricitate, sistemul de comunicații, proprietatea și utilizatorii, precum și alte elemente considerate relevante pentru securitate;
- 2.7. potențiale scenarii de amenințare pentru port. Întregul port sau părți specifice ale infrastructurii acestuia, mărfurile, bagajele, persoanele sau echipamentul de transport pot fi ținta directă a unei amenințări identificate;
- 2.8. consecințele specifice ale unui scenariu de amenințare, care pot avea impact asupra uneia sau mai multor subzone. Se identifică atât consecințele directe, cât și cele indirecte. Se acordă o atenție specială riscului de producere a victimelor umane;
- 2.9. posibilitatea efectelor în masă ale atentatelor la adresa securității;
- 2.10. vulnerabilitatea fiecărei subzone;
- 2.11. toate aspectele organizatorice relevante pentru securitatea portului în general, inclusiv diviziunea tuturor autorităților de securitate, a normelor și a procedurilor existente;

- 2.12. punctele vulnerabile ale securității portuare globale în raport cu aspecte organizatorice, legislative și procedurale;
- 2.13. măsurile, procedurile și acțiunile destinate să reducă punctele vulnerabile critice. Se acordă o atenție deosebită necesității și mijloacelor de a controla sau restricționa accesul la întregul port sau la anumite porțiuni dintr-un port, inclusiv identificarea pasagerilor, a personalului portuar sau a altor lucrători, vizitatorilor și membrilor echipajelor de navă, cerințelor de monitorizare a zonelor sau a activităților, controlului mărfurilor și al bagajelor. Măsurile, procedurile și acțiunile sunt conforme cu riscul perceput, care poate varia între zonele portuare;
- 2.14. modul în care măsurile, procedurile și acțiunile vor fi consolidate în eventualitatea unei creșteri a nivelului de securitate;
- 2.15. cerințele specifice pentru gestionarea problemelor clasice de securitate, cum ar fi încărcătură, bagaje, buncăre, provizii sau persoane „suspecte”, colete de origine necunoscută, pericole cunoscute (de exemplu bombe). Aceste cerințe trebuie să prevadă condițiile în care riscul poate fi eliminat fie la locul depistării acestuia, fie după deplasarea acestuia într-o zonă de securitate;
- 2.16. măsurile, procedurile și acțiunile care au ca scop limitarea și diminuarea consecințelor;
- 2.17. diviziunea sarcinilor care să permită aplicarea adecvată și corectă a măsurilor, procedurilor și acțiunilor identificate;
- 2.18. acordarea unei atenții deosebite, după caz, relației cu alte planuri de securitate (de exemplu planuri de securitate a instalațiilor portuare) și alte măsuri de securitate existente. De asemenea, se acordă atenție relației cu alte planuri de reacție (de exemplu planul de reacție în caz de poluare cu hidrocarburi, planul de contingență portuară, planul de intervenție medicală, planul pentru dezastrele nucleare etc.);
- 2.19. cerințele de comunicare pentru aplicarea măsurilor și procedurilor;
- 2.20. acordarea unei atenții deosebite măsurilor de protecție împotriva divulgării informațiilor sensibile din punct de vedere al securității;
- 2.21. cerințele legate de cunoștințe pe care trebuie să le dețină toți cei implicați direct și, după caz, publicul larg.

**CERINȚE PENTRU EXERCITIILE
PREGĂTIRII DE BAZĂ ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII**

1. Diferite tipuri de exerciții de pregătire care pot presupune participarea agenților de securitate ai instalațiilor portuare, în colaborare cu autoritățile relevante ale statelor membre, cu agenții de securitate ai companiilor sau cu agenții de securitate ai navelor, în cazul în care aceștia sunt disponibili, se desfășoară cel puțin o dată la fiecare an calendaristic, fără ca intervalul dintre două exerciții de pregătire să depășească 18 luni.

2. Cererile de participare a agenților de securitate ai companiilor sau a agenților de securitate ai navelor la exercițiile de pregătire în comun se fac luând în considerare implicațiile cu privire la securitate și muncă pentru navă.

3. Aceste exerciții de formare vor testa comunicațiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor și intervenția. Aceste exerciții de pregătire pot fi:

- 3.1. la scară naturală sau în condiții reale;
- 3.2. simulare teoretică sau seminar; sau
- 3.3. combinate cu alte exerciții organizate, cum ar fi exerciții de intervenție de urgență sau exercițiile altor autorități portuare statale.

CONDIȚIILE CARE TREBUIE ÎNDEPLINITE DE O ORGANIZAȚIE DE SECURITATE RECUNOSCUTĂ

1. O organizație de securitate recunoscută trebuie să poată demonstra:
 - 1.1. că are competențele necesare în domeniile pertinente ale securității;
 - 1.2. cunoașterea suficientă a operațiunilor navelor, instalațiilor portuare și porturilor, în special a proiectării și construcției navelor, în cazul în care furnizează servicii pentru nave, și a proiectării și construcției portului și instalațiilor portuare, în cazul în care furnizează servicii pentru instalațiile portuare;
 - 1.3. că este capabilă să evalueze riscurile la adresa securității care ar putea apărea în timpul operării navei, porturilor și a instalației portuare, inclusiv interfața navă/port, și să stabilească modalitatea de a limita la maxim aceste riscuri;
 - 1.4. că poate menține și îmbunătăți expertiza personalului său;
 - 1.5. că poate asigura faptul ca personalul său să fie mereu demn de încredere;
 - 1.6. că poate menține măsuri adecvate pentru a evita dezvăluirea neautorizată a oricărei informații privind securitatea sau accesul neautorizat la o astfel de informație;
 - 1.7. cunoașterea cerințelor din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod, precum și normele de securitate din legislația națională și internațională pertinentă;
 - 1.8. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și diversele forme pe care le îmbracă;
 - 1.9. că are cunoștințe în materie de detectare și de identificare a armelor și a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
 - 1.10. că are cunoștințe în materie de identificare, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentului persoanelor care riscă să amenințe securitatea;
 - 1.11. că are cunoștințe privind tehnicile folosite pentru a contracara măsurile de securitate;
 - 1.12. că are cunoștințe privind echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere și limitele de utilizare ale acestora.
2. O organizație de securitate recunoscută care a efectuat o evaluare a securității portuare sau o revizuire a unei asemenea evaluări pentru un port nu poate întocmi sau revizui planul de securitate portuară pentru același port.
3. Orice organizație de securitate care nu este încă recunoscută, pentru a solicita recunoașterea sa, trebuie să prezinte Agenției Navale o cerere de recunoaștere, împreună cu informații complete și dovada privind respectarea de către organizație a criteriilor specificate în pct.1, și privind cerințele și angajamentul acesteia de a se conforma dispozițiilor Regulamentului.
4. Agenția Navală evaluează organizațiile pentru care a fost primită cererea de recunoaștere, pentru a verifica dacă acestea respectă și se angajează să se conformeze cerințelor din regulament.
5. Recunoașterea organizațiilor de securitate se acordă de către Guvern, în baza propunerilor formulate de către Agenția Navală conform rezultatelor evaluării și prevederilor din HG nr.2/2020 privind aprobarea Regulamentului cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile

cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime.

6. Autorizațiile se acordă la solicitare. Guvernul nu autorizează competențe care să depășească capacitățile organizației de securitate recunoscută. Nu trebuie să li se ceară organizației de securitate recunoscută astfel autorizate să ia măsuri care impietează asupra drepturilor unui alt stat de pavilion. Guvernul poate acorda autorizații restrânse organizațiilor care solicită recunoaștere pentru executarea unor funcții specifice (de exemplu: doar pentru certificare, inspecție), în condițiile respectării de către organizație a criteriilor obligatorii stabilite.

7. Relația de colaborare se reglementează printr-un acord oficial, scris și nediscriminatoriu, sau prin înțelegeri echivalente din punct de vedere juridic, în care se stabilesc atribuțiile și funcțiile specifice asumate de către organizație de securitate recunoscută în conformitate cu instrumentele relevante ale OMI, incluzând elementele minime și obligatorii descrise în HG nr.2/2020 privind aprobarea Regulamentului cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime. Domeniul de aplicare a autorizației va fi specificat în acord.

8. Pe parcursul desfășurării activităților prescrise în acord, organizația de securitate recunoscută primește instrucțiuni din partea Agenției Navale. Agenția Navală transmite OMI și organului central de specialitate din domeniul transportului naval o copie a acordului, inclusiv copiile tuturor documentelor relevante.

9. Toate organizațiile de securitate recunoscute sunt evaluate de către Agenția Navală, în mod regulat și cel puțin o dată la doi ani, pentru a verifica dacă acestea întrunesc criteriile minime specificate în pct.1 și îndeplinesc obligațiile în conformitate cu prevederile regulamentului. Evaluarea se limitează la activitățile din domeniul de aplicare a acestuia.

10. Agenția Navală elaborează și implementează un program de monitorizare și supraveghere, inclusiv proceduri, cu suficiente resurse pentru a monitoriza și a asigura legătura cu organizația de securitate recunoscută în vederea asigurării implementării depline a obligațiilor internaționale ale statului de pavilion. Programul de monitorizare și supraveghere se aprobă de către Agenția Navală.

11. Evaluările periodice se efectuează la sucursala regională/locală a organizației de securitate recunoscută, selectate de Agenția Navală.

12. Organizația de securitate recunoscută vizată de o eventuală evaluare este informată oficial, cu 2 (două) luni înainte, despre acest fapt. Agenția Navală solicită organizației de securitate recunoscută să prezinte informațiile necesare înainte de efectuarea evaluării. Dacă organizației de securitate recunoscută i s-a solicitat să transmită informații, acestea trebuie transmise cu cel puțin 30 de zile înainte de evaluare. Data evaluării poate fi negociată într-un termen rezonabil.

13. Toate înregistrările activității de supraveghere se păstrează timp de 10 ani, inclusiv înregistrările de monitorizare efectuate în cadrul Agenției Navale. Rezultatele activităților de supraveghere se evaluează anual și, după caz, se operează modificări de îmbunătățire a acestora.

14. În cazul în care se constată că o organizație de securitate recunoscută nu îndeplinește cerințele Codului RO aprobat de OMI sau nu respectă una sau mai multe dispoziții ale acordurilor scrise și/sau obligațiile ce îi revin în temeiul prezentului regulament, Agenția Navală solicită acesteia să propună acțiuni corective. Odată ce sunt convenite de către Agenția Navală, acțiunile corective se pun în aplicare de către organizația de securitate recunoscută în decurs de 2 (două) luni.

15. În cazul în care acțiunea corectivă nu se pune în aplicare în termenul stabilit, organizația de securitate recunoscută se suspendă până când acțiunea va fi pusă în aplicare. Pe perioada suspendării,

certIFICATELE emise de către organizația de securitate recunoscută continuă să fie valabile. Pe perioada suspendării organizației de securitate recunoscută nu poate să efectueze activități în numele Republicii Moldova.

16. Atunci când o posibilă amenințare pentru siguranță, securitate și mediu are un caracter iminent, acțiunile corective pot include măsuri de protecție provizorii.

17. Fără a aduce atingere criteriilor obligatorii specificate în prezentul regulament, dacă Guvernul consideră că o organizație de securitate recunoscută nu mai poate fi recunoscută să îndeplinească în numele său atribuțiile delegate, acesta poate să îi retragă respectiva recunoaștere.

18. Guvernul retrage recunoașterea unei organizații:

18.1. a cărei încălcare repetată și gravă a criteriilor obligatorii specificate în pct.1 sau codului RO aprobat de OMI, sau a obligațiilor asumate în temeiul regulamentului constituie o amenințare pentru securitate;

18.2. a cărei încălcare repetată și gravă a obligației de a desfășura activități în materie de securitate constituie o amenințare pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare;

18.3. care împiedică sau obstrucționează în mod repetat efectuarea evaluării sale de către Agenția Navală;

18.4. care a emis certificate internaționale de securitate a navei sau confirmări a inspecțiilor intermediare, de reînnoire sau suplimentare navelor, elaborări de evaluări și planuri ale facilităților portuare care nu respectă cerințele de securitate prevăzute de prezentul regulament și Codului ISPS;

18.5. au fost furnizate informații false;

18.6. au fost dezvăluite evaluările și planurile de securitate a navelor și/ sau instalațiilor portuare fără acordul Agenția Navală;

18.7. organizația de securitate și-a încetat activitatea.

19. Decizia cu privire la retragerea recunoașterii este în competența Guvernului și se întemeiază pe cererea Agenției Navale sau pe inițiativă proprie, în conformitate cu procedura de reglementare menționată în Regulament, și după ce organizației de securitate recunoscută respective i s-a oferit posibilitatea de a-și prezenta observațiile.

20. În cazul suspendării sau retragerii recunoașterii organizației de securitate recunoscută, Guvernul comunică fără întârziere decizia sa Secretarului General al OMI și celorlalte state de pavilion și prezintă motivele întemeiate care au stat la baza acesteia.



REPUBLICA MOLDOVA
REPUBLIC OF MOLDOVA

DECLARAȚIE DE CONFORMITATE A UNEI INSTALAȚII PORTUARE
STATEMENT OF COMPLIANCE OF A PORT FACILITY

No. _____

Emis conform prevederilor părții B a CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI
INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS) sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova

*Issued under the provision of the part B of the INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT
FACILITIES (ISPS CODE) under the authority of the Government of the Republic of Moldova*

Eliberat de către Agenția Navală a Republicii Moldova - Issued by Naval Agency of the Republic of Moldova

Numele facilității portuare / Name of the port facility

Adresa facilității portuare / Address of the port facility

PRIN ACEASTA SE CERTIFICĂ respectarea de către instalația portuară a prevederilor capitolului XI-2 și a Părții A din Codul internațional pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare (Codul ISPS) a fost verificată și că această instalație portuară operează în conformitate cu Planul de securitate al instalației portuare aprobat. Acest plan a fost aprobat pentru următoarele <specificați tipurile de operațiuni, tipurile de navă sau de activități și alte informații relevante> (ștergeți, în funcție de caz):

Navă de pasageri
Navă de pasageri de mare viteză
Navă de mărfuri generale
Navă de mărfuri generale de mare viteză
Petrolier
Navă cisternă pentru produse chimice
Navă cisternă pentru transport gaze lichefiate
Unități mobile de foraj marin
Alte tipuri de nave

THIS IS TO CERTIFY that the compliance of this port facility with the provisions of chapter XI-2 and part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) has been verified and this port facility operates in accordance with the approved port facility security plan. This plan has been approved for the following <specify types of operations, types of ships or activities or other relevant information> (delete as appropriate)

Passenger ship
Passenger high speed craft
Cargo high speed craft
Bulk carrier
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
Mobile offshore Drilling Units
Cargo ships other than those referred to above

Declarația de conformitate este valabilă până la supusă verificărilor (așa cum se indică în pagina următoare).

The Statement of compliance is valid until subject to verifications (as indicated overleaf).

Emis la (locul emiterii)
emiterii

Data

Issued at (place of issue)

Date of issue

Semnătura persoanei oficiale corespunzător autorizate care a emis Certificatul
Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

No declarației de conformitate
Statement of compliance No.

CONFIRMAREA VERIFICĂRILOR ENDORSEMENT FOR VERIFICATIONS

Guvernul Republicii Moldova a stabilit că valabilitatea acestei Declarații de conformitate este supusă inspecțiilor obligatorii anuale și neprogramate.

The Government of Republic of Moldova has established that the validity of this Statement of Compliance is subject to mandatory annual and unscheduled verifications.

PRIN ACEASTA SE CERTIFICĂ ca, în timpul verificării desfășurate în conformitate cu paragraful B/16.62.4 al Codului ISPS, s-a constatat că instalația portuară respectă prevederile relevante ale capitolului XI-2 ale Convenției și Partea A din Codul ISPS.

THIS IS TO CERTIFY that, during a verification carried out in accordance with paragraph B/18.62.4 of the ISPS Code, the port facility was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and Part A of the ISPS Code.

PRIMA INSPECȚIE 1st VERIFICATION

Semnat
Signed

*(Semnătura persoanei autorizate /
Signature of the authorized official)*

Sigiliul sau ștampila autorității
.....
Seal or stamp of the authority

Locul
Place

Date
Data

A DOUA INSPECȚIE 2nd VERIFICATION

Semnat
Signed

*(Semnătura persoanei autorizate
/ Signature of the authorized official)*

Sigiliul sau ștampila autorității
.....
Seal or stamp of the authority

Locul
Place

Date
Data

.....

A TREIA INSPECȚIE
3rd VERIFICATION

.....

Semnat
Signed

*(Semnătura persoanei autorizate
/ Signature of the authorized official)*

Locul
Place

Sigiliul sau ștampila autorității
.....
Seal or stamp of the authority

Date
Data

.....

A PATRA INSPECȚIE
4th VERIFICATION

.....

Semnat
Signed

*(Semnătura persoanei autorizate
/ Signature of the authorized official)*

Locul
Place

Sigiliul sau ștampila autorității
.....
Seal or stamp of the authority

Date
Data

.....



**REPUBLICA MOLDOVA
REPUBLIC OF MOLDOVA**

**CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE SECURITATE A NAVEI
INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE**

No. _____

Emis conform prevederilor **CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI INSTALAȚILOR PORTUARE (CODUL ISPS)** sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova

*Issued under the provision of the **INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)** under the authority of the Government of the Republic of Moldova*

Eliberat de către Agenția Navală a Republicii Moldova - Issued by Naval Agency of the Republic of Moldova

Numele navei:

.....
Name of ship

Număr de înregistrare sau litere distinctive:

.....
Distinctive number or letters

Portul de înmatriculare:

.....
Port of registry

Tipul navei:

.....
Type of ship

Tonajul brut:

.....
Gross tonnage

Numărul IMO:

.....
IMO number

Numele companiei:

.....
Name of the Company

Adresa companiei și numărul de identificare:

.....
Address of the Company and identification number

PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ / THIS IS TO CERTIFY:

1. că sistemul de securitate al navei și orice echipament asociat de securitate a fost verificat în conformitate cu secțiunea 19.1 din partea A din Codul ISPS;
That the security and any associated security equipment of the ship have been verified in accordance with section 19.1 and part A of the ISPS Code;
2. că verificarea a arătat că sistemul de securitate a navei și orice echipament asociat de securitate a navei este din toate punctele de vedere satisfăcător și că nava îndeplinește cerințele aplicabile din capitolul XI-2 al Convenției și din partea A din Codul ISPS;

That the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the requirements of chapter XI-2 of the Convention and Part A of the ISPS Code;

3. că nava este prevăzută cu un Plan de Securitate al Navei aprobat.
That the ship is provided with an acceptable security plan.

Data verificării inițiale/de reînnoire pe care este bazat acest certificat
.....
Date of the initial/renewal verification on this Certificate is based

Acest Certificat este valabil până la supus verificărilor în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS.
This Certificate is valid until subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Emis la Data emiterii
.....
Issued at *Date of issue*

Semnătura persoanei oficiale corespunzător autorizate care a emis Certificatul
Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

Numele navei
.....
Name of the ship

No certificatului de securitate a navei
.....
Ship security certificate number

CONFIRMARE PENTRU VERIFICAREA INTERMEDIARĂ
ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION

PRIN PREZENTA SE ATESTĂ că, la verificarea intermediară cerută prin secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS, s-a constatat că nava îndeplinește prevederile relevante ale capitolului XI-2 din Convenție și ale părții A din Codul ISPS.

THIS IS TO CERTIFY that at intermediate verification required by section 19.1.1 of part A of ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code

Verificarea intermediară
Intermediate verification

Semnat
Signed

.....

(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized official)

Sigiliul sau ștampila autorității după caz

Locul
Place

.....

Seal or stamp of the authority or appropriate

Date
Data

.....

CONFIRMARE PENTRU VERIFICĂRI SUPLIMENTARE*
ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL VERIFICATIONS*

Verificarea suplimentară
Additional verification

Semnat
Signed

.....

(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized official)

Sigiliul sau ștampila autorității după caz
.....
Seal or stamp of the authority or appropriate

Locul
Place

Date
Data

Verificarea suplimentară
Additional verification

Semnat
Signed

.....
(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized official)

Sigiliul sau ștampila autorității după caz
.....
Seal or stamp of the authority or appropriate

Locul
Place

Date
Data

Verificarea suplimentară
Additional verification

Semnat
Signed

.....
(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized official)

Sigiliul sau ștampila autorității după caz
.....
Seal or stamp of the authority or appropriate

Locul
Place

Date
Data

* Această parte a certificatului va fi adaptată de către Agenția Navală pentru a indica dacă aceasta a stabilit verificări suplimentare după cum este prevăzut în secțiunea 19.1.1.4.

* This part of the certificate shall be adopted by the Naval Agency to indicate whether it has established additional verifications as provided for in section 19.1.1.4.

Numele navei
navei
Name of the ship

No certificatului de securitate a
navei
Ship security certificate number

VERIFICAREA SUPLIMENTARA ÎN CONFORMITATE CU SECȚIUNEA A/19.3.7.2 A CODULUI ISPS
ADDITIONAL VERIFICATION IN ACCORDANCE WITH SECTION A/19.3.7.2 OF THE ISPS CODE

PREZENTUL ACT ATESTĂ că, la verificarea suplimentară cerută prin secțiunea 19.3.7.2 din partea A din Codul ISPS, s-a constatat că nava îndeplinește prevederile relevante ale capitolului XI-2 din Convenție și ale părții A din Codul ISPS.

THIS IS TO CERTIFY that at intermediate verification required by section 19.3.7.2 of part A of ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Semnat
Signed

.....
(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized official)

Sigiliul sau ștampila autorității după caz
.....
Seal or stamp of the authority or appropriate

Locul
Place

Date
Data

.....

**ATESTAT/AVIZ PENTRU EXTINDEREA CERTIFICATULUI DACĂ ACESTA ESTE VALABIL PENTRU MAI
PUȚIN DE 5 ANI ACOLO UNDE SE APLICĂ SECȚIUNEA A/19.3.3 A CODULUI ISPS
ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE SECTION
A/19.3.3 OF THE ISPS CODE APPLIES**

Nava este în conformitate cu prevederile relevante ale părții A din Codul ISPS, iar Certificatul urmează a fi acceptat, potrivit secțiunii 19.3.3 a părții A din Codul ISPS, ca fiind valabil până la

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.3. of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Semnat
Signed

.....

(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized official)

Sigiliul sau ștampila autorității după caz
.....
Seal or stamp of the authority or appropriate

Locul
Place

Date
Data

.....

**ATESTAT/AVIZ PENTRU EFECTUAREA VERIFICĂRII DE REÎNNOIRE ȘI APLICARE A SECȚIUNII A/19.3.4
A CODULUI ISPS
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL VERIFICATION HAS BEEN COMPLETED AND SECTION A/19.3.4 OF
THE ISPS CODE APPLIES**

Nava este în conformitate cu prevederile relevante ale părții A din Codul ISPS, iar Certificatul urmează a fi acceptat, potrivit secțiunii 19.3.4 a părții A din Codul ISPS, ca fiind valabil până la

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.4. of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Semnat
Signed

.....

(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized official)

Sigiliul sau ștampila autorității după caz
.....
Seal or stamp of the authority or appropriate

Locul
Place

Date
Data

.....

Numele navei
.....
Name of the ship

No certificatului de securitate a navei
.....
Ship security certificate number

**ATESTAT/AVIZ PENTRU EXTINDEREA VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI ÎNAINTE DE SOSIREA ÎN
PORTUL DE VERIFICARE ÎN CARE SE APLICĂ SECȚIUNEA A/19.3.5 A CODULUI ISPS SAU PENTRU O
PERIOADĂ DE GRAȚIE ÎN CARE SE APLICĂ SECȚIUNEA A/19.3.6 A CODULUI ISPS**

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL THE PORT OF VERIFICATION
WHERE SECTION A/19.3.5 OF THE ISPS CODE APPLIES OR FOR A GRACE PERIOD WHERE SECTION A/19.3.6
OF THE ISPS CODE APPLIES**

Acest Certificat va fi acceptat, potrivit secțiunii 19.3.5/19.3.6* a Părții A din Codul ISPS, ca fiind valabil până la
.....
This certificate shall, in accordance with section 19.3.5/19.3.6* of part A of the ISPS Code be accepted as valid until
.....

Semnat
Signed

.....

(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized
official)

Locul
Place

Sigiliul sau ștampila autorității după caz

.....

Seal or stamp of the authority or appropriate

Date
Data

.....

**ATESTAT/AVIZ PENTRU PRELUNGIREA DATEI DE EXPIRARE, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ
SECȚIUNEA A/19.3.7.1 A CODULUI ISPS
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF EXPIRY DATE WHERE SECTION A/19.3.7.1 OF THE ISPS CODE
APPLIES**

În conformitate cu secțiunea 19.3.7.1 a părții A din Codul ISPS, noua dată de expirare** este
In accordance with section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code the new expiry** date is

Semnat
Signed

.....

(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized
official)

Locul
Place

Sigiliul sau ștampila autorității după caz

.....

Seal or stamp of the authority or appropriate

Date
Data

.....

***Se va șterge, după caz**

* Delete as appropriate

**** În cazul completării acestei părți din certificat, data de expirare înscrisă pe fața certificatului va fi, de asemenea,
amendată corespunzător**

**** In case of completion of this part of the Certificate, the expiry date shown on the front of the Certificate shall also be amended
accordingly**



**REPUBLICA MOLDOVA
REPUBLIC OF MOLDOVA**

**CERTIFICAT INTERNAȚIONAL PROVIZORIU DE SECURITATE A NAVEI
INTERIM INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE**

No. _____

Emis conform prevederilor **CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS)** sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova

*Issued under the provision of the **INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)** under the authority of the Government of the Republic of Moldova*

Eliberat de către Agenția Navală a Republicii Moldova - Issued by Naval Agency of the Republic of Moldova

Numele navei:

.....
Name of ship

Număr de înregistrare sau litere distinctive:

.....
Distinctive number or letters

Portul de înmatriculare:

.....
Port of registry

Tipul navei:

.....
Type of ship

Tonajul brut:

.....
Gross tonnage

Numărul IMO:

.....
IMO number

Numele companiei:

.....
Name of the Company

Adresa companiei și numărul de identificare:

.....
Address of the Company and identification number

Acest certificat provizoriu este unul ulterior, consecutiv? DA/NU*

*Is this a subsequent consecutive Interim Certificate? Yes/No**

Dacă DA, data emiterii certificatului provizoriu inițial

If Yes, date of issue of initial Interim Certificate

PRIN PREZENTA SE ATESTĂ că cerințele secțiunii A/19.4.2 a Codului ISPS au fost îndeplinite.

THIS IS TO CERTIFY that the requirements of section A/19.4.2 of ISPS Code have been complied with.

Acest Certificat este emis în baza secțiunii A/19.4 din Codul ISPS.

This certificate is issued pursuant to section A/19.4 of the ISPS Code.

Acest Certificat este valabil până la
This Certificate is valid until

Emis la

Data

emiterii

.....
Issued at

Date of issue

Semnătura persoanei oficiale corespunzător autorizate care a emis Certificatul
Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

* Se va șterge, după caz
* Delete as appropriate

DECLARAȚIA DE SECURITATE DECLARATION OF SECURITY

Numele navei / Name of Ship :	
Portul de înregistrare / Port of Registry :	
Numărul IMO / Imo Number :	
Numele facilității portuare / Name of Port Facility :	

Această Declarație de Securitate este valabilă de la până la pentru următoarele activități
This Declaration of Security is valid from until for the following activities

.....

 (lista activităților cu detalii relevante / list of the activities with relevant details)

La următoarele grade de securitate / Under the following security levels

Gradele de securitate pentru navă <i>Security level(s) for the ship</i>	
Gradele de securitate pentru instalația portuară <i>Security level(s) for the port facility</i>	

Instalația portuară și nava cad de comun acord în privința următoarelor grade de securitate și responsabilități pentru a asigura conformitatea cu cerințele Părții A din Codul Internațional pentru Securitatea Navelor și a Instalațiilor Portuare.

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities

Adăugarea inițialelor OSN și OSFP în aceste coloane indică că activitatea se va face în conformitate cu planul relevant aprobat, de către <i>The affixing of the initials of the SSO of PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan by</i>		
Activitatea / Activity	Instalația portuară / Port Facility	Nava / The ship
Asigurarea executării tuturor sarcinilor legate de securitate <i>Ensuring the performance of all security duties</i>		
Monitorizarea zonelor restricționate pentru a se asigura că numai personalul autorizat are acces <i>Monitoring restricted areas to ensure that only authorised personnel have access</i>		
Controlarea accesului în instalația portuară <i>Controlling access to the port facility</i>		
Controlul accesului la navă <i>Controlling access to the ship</i>		
Monitorizarea instalației portuare, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		

<i>Monitoring the port facility including berthing areas and areas surrounding the ship</i>		
Monitorizarea navei, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei <i>Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship</i>		
Manipularea mărfii <i>Handling the cargo</i>		
Livrarea proviziilor la navă <i>Delivery of ship's stores</i>		
Manipularea bagajului neînsoțit <i>Handling unaccompanied baggage</i>		
Controlul îmbarcării persoanelor și a bagajelor lor personale <i>Controlling the embarkation of persons and their effects</i>		
Asigurarea că comunicațiile privind securitatea sunt disponibile între navă și instalația portuară <i>Ensuring that security communication is ready available between the ship and the port facility</i>		

Semnatarii acestui acord certifică că măsurile de securitate și măsurile atât pentru instalația portuară cât și pentru navă în timpul activităților specifice îndeplinesc prevederile capitolului XI-2 și Părții A din Codul ISPS care vor fi implementate în conformitate cu prevederile deja stipulate în planul aprobat sau măsurile specifice agreeate sau stabilite în anexa atașată.
The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility part A of the Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Data la
Dated at on the

Semnată pentru și în numele <i>Signed for and on behalf of</i>	
Instalației portuare / <i>The port facility:</i>	Nava / <i>the ship:</i>

Semnătura Agentului Portuar de Securitate
Navelor
Signature of Port Security Officer

Semnătura Comandantului sau persoanei desemnate cu Securitatea
Signature of Master or ship Security Officer

Numele și funcția persoanei semnatare <i>Name and title of person who signed</i>	
Nume / <i>Name:</i>	Nume / <i>Name:</i>
Funcția / <i>Title:</i>	Funcția / <i>Title:</i>

Detalii de Contact / Contact Details trebuie completate corespunzător / to be completed as appropriate indica numerele de telefon sau canalele radio sau frecvențele ce trebuie folosite <i>indicate the telephone number or radio channels or frequencies to be used</i>	
Pentru instalația portuară / For the port facility:	Pentru navă / For the ship:
Instalația Portuară / <i>Port Facility</i>	Comandant / <i>Master</i>
Agentului Portuar de Securitate / <i>Port Facility Security Officer</i>	Ofițerul navei de Securitate / <i>Ship Security Officer</i>
	Compania / <i>Company</i>
	Ofițerul de Securitate a Companiei / <i>Company security Officer</i>

REGULAMENT
privind măsurile preventive de autoprotecție împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor

Prezentul regulament transpune recomandarea Comisiei Europene 2010/159/UE din 11 martie 2010 privind măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor (CELEX: 32010H0159)

Capitolul I
SCOPUL ȘI DOMENIUL DE APLICARE

1. Regulamentul privind măsurile preventive de autoprotecție împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor (în continuare – *Regulament*) stabilește cadrul normativ privind aplicarea la nivel național a măsurilor preventive destinate protejării navelor împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate.

2. Prezentul Regulament are ca obiect:

- 2.1. informarea operatorilor și a companiilor maritime asupra măsurilor preventive recomandate la nivel internațional;
- 2.2. asigurarea aplicării efective și armonizate a măsurilor de autoprotecție de către navele care arborează pavilionul Republicii Moldova;
- 2.3. verificarea aplicării acestor măsuri de către Agenția Navală a Republicii Moldova;
- 2.4. diseminarea și actualizarea celor mai bune practici de management pentru zonele maritime expuse riscului de piraterie și atacuri armate.

3. Prezentul Regulament se aplică:

- 3.1. navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova și care efectuează voiaje maritime internaționale;
- 3.2. armatorilor, operatorilor, companiilor maritime și comandanților navelor prevăzute la subpct. 3.1.);
- 3.3. organizațiilor recunoscute, în măsura în care acestea exercită atribuții delegate în domeniul securității maritime;
- 3.4. Agenției Navale a Republicii Moldova, în calitate de autoritate competentă.

4. Prezentul Regulament nu se aplică:

- 4.1. navelor de război, navelor auxiliare militare și altor nave deținute sau exploatate de stat și utilizate exclusiv în serviciul guvernamental necomercial;
- 4.2. navelor care nu intră sub incidența cerințelor Codului internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (în continuare - *Codul ISPS*), cu excepția cazului în care Agenția Navală stabilește aplicarea unor măsuri preventive adecvate, în funcție de riscurile identificate.

Capitolul II

Măsurile generale de prevenire

5. Agenția Navală a Republicii Moldova asigură aplicarea efectivă și armonizată a măsurilor preventive menite să facă față amenințărilor la care navele pot fi expuse în cursul actelor de piraterie și al atacurilor armate.

6. În scopul realizării obiectivului prevăzut în pct. 5, Agenția Navală:

6.1. aduce la cunoștință operatorilor și companiilor maritime de nave sub pavilionul Republicii Moldova, circulara MSC.1/Circ.1334, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (în continuare - *OMI*), precum și actualizările sau documentele care o înlocuiesc;

6.2. emite, după caz, circulare administrative, instrucțiuni, note informative sau alte comunicări oficiale privind măsurile preventive de autoprotecție recomandate navelor și companiilor maritime;

6.3. publică pe pagina sa oficială circulara MSC.1/Circ.1334 și informații relevante privind zonele cu risc sporit și măsurile recomandate pentru navigația în aceste zone;

6.4. cooperează cu organizațiile recunoscute și operatorii economici din domeniul transportului naval în vederea diseminării măsurilor prevăzute de prezentul Regulament.

7. Companiile maritime și operatorii navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova au obligația:

7.1. să asigure cunoașterea și aplicarea de către personalul de la uscat și de la bord a măsurilor de autoprotecție recomandate;

7.2. să adapteze planurile, procedurile și măsurile de securitate ale navei la riscurile specifice rutelor și zonelor de navigație;

7.3. să asigure instruirea și pregătirea echipajului privind prevenirea și gestionarea incidentelor de piraterie și a atacurilor armate;

7.4. să dispună măsuri adecvate pentru menținerea vigilenței, supravegherii și capacității de reacție la bord;

7.5. să asigure existența unor proceduri clare de alertare, raportare și cooperare cu Agenția Navală și autoritățile competente din statele costiere.

8. Comandantul navei asigură, în limita atribuțiilor sale:

8.1. aplicarea la bord a măsurilor de supraveghere, protecție și reacție proporționale cu nivelul de risc;

8.2. informarea și instruirea echipajului asupra procedurilor ce urmează a fi aplicate în cazul unei amenințări sau al unui incident;

8.3. menținerea mijloacelor de comunicații și raportare în stare corespunzătoare de funcționare;

8.4. punerea în aplicare a măsurilor prevăzute de planul de securitate al navei, după caz.

Capitolul III

Verificarea încadrării cu personal și a aplicării măsurilor de autoprotecție

9. Agenția Navală se asigură că navele care arborează pavilionul Republicii Moldova dispun de personal suficient și eficient pentru asigurarea aplicării măsurilor de securitate și de autoprotecție, în conformitate cu cerințele aplicabile.

10. În vederea aplicării pct. 9 Agenția Navală, direct sau prin intermediul unei organizații recunoscute delegate să acționeze în numele său, verifică:

10.1. numărul membrilor echipajului permite asigurarea continuă a carturilor, supravegherii și măsurilor de prevenire;

10.2. repartizarea atribuțiilor la bord permite gestionarea adecvată a riscurilor de piraterie și atacuri armate;

10.3. procedurile de securitate și de autoprotecție pot fi aplicate efectiv de personalul existent la bord;

10.4. operatorul a prevăzut resurse umane și organizatorice suficiente pentru aplicarea măsurilor recomandate.

11. Verificările prevăzute la pct. 10 se efectuează în cadrul:

11.1. controalelor de stat pavilion;

11.2. auditurilor și inspecțiilor de securitate;

11.3. examinărilor documentare efectuate cu ocazia eliberării, reînnoirii sau vizării anuale a documentelor relevante;

11.4. altor controale administrative dispuse de Agenția Navală, în funcție de riscurile identificate.

12. În cazul constatării deficiențelor privind încadrarea cu personal sau aplicarea măsurilor de autoprotecție, Agenția Navală dispune, după caz:

12.1. emiterea de prescripții obligatorii pentru remedierea neconformităților;

12.2. stabilirea unui termen de conformare;

12.3. efectuarea unei verificări suplimentare în cadrul controalelor de stat pavilion;

12.4. aplicarea sancțiunilor conform cadrului normative în vigoare.

13. În cazul navelor care urmează să tranziteze Golful Aden, largul coastelor Somaliei sau alte zone maritime pentru care au fost emise avertizări, recomandări ori informații oficiale privind existența unui risc sporit de piraterie sau de atacuri armate împotriva navelor, Agenția Navală aduce la cunoștința operatorilor circulara MSC.1/Circ.1332, completată de circulara MSC.1/Circ.1335, precum și versiunile actualizate ale celor mai bune practici de management recunoscute la nivel internațional.

Capitolul IV

Măsuri specifice aplicabile în zonele maritime cu risc sporit

14. În cazul navelor care urmează să tranziteze Golful Aden, largul coastelor Somaliei sau alte zone maritime pentru care au fost emise avertizări, recomandări ori informații oficiale privind existența unui risc sporit de piraterie sau de atacuri armate împotriva navelor, Agenția Navală aduce la cunoștința operatorilor circulara MSC.1/Circ.1332, completată de circulara MSC.1/Circ.1335, precum și versiunile actualizate ale celor mai bune practici de management recunoscute la nivel internațional.

15. Agenția Navală întreprinde măsurile necesare pentru:

- 15.1. diseminarea către operatori a celor mai bune practici de management aplicabile zonelor maritime cu risc sporit;
- 15.2. comunicarea periodică a actualizărilor intervenite în conținutul acestora;
- 15.3. verificarea faptului că, la nivelul companiei maritime și al navei, sunt instituite și aplicate măsuri organizatorice și operaționale adecvate riscurilor specifice zonei de navigație;
- 15.4. facilitarea schimbului de informații relevante cu autoritățile competente ale statelor străine și cu structurile internaționale de raportare și coordonare, după caz.

16. Companiile maritime, operatorii și comandanții navelor care intenționează să tranziteze zone maritime cu risc sporit sunt obligați:

- 16.1. să efectueze, înainte de intrarea în zona respectivă, o evaluare a riscurilor specifice voiajului;
- 16.2. să asigure aplicarea celor mai bune practici de management actualizate, în măsura în care acestea sunt pertinente pentru tipul navei, natura voiajului și caracteristicile zonei tranzitate;
- 16.3. să dispună măsurile necesare pentru pregătirea echipajului în vederea aplicării procedurilor de protecție, alertare, reacție și retragere în siguranță, după caz;
- 16.4. să asigure efectuarea raportărilor și notificărilor recomandate de autoritățile și centrele internaționale competente, în condițiile prevăzute de documentele aplicabile.

17. Măsurile prevăzute în pct. 14–16 se aplică fără a aduce atingere obligațiilor stabilite prin convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte, prin Codul internațional ISPS, prin prezenta hotărâre de guvern.

Anexa nr.1
la Regulamentul privind măsurile preventive
de autoprotecție împotriva actelor de piraterie
și a atacurilor armate împotriva navelor

Cele mai bune practici de management pentru descurajarea pirateriei
în Golful Aden și în largul coastei Somaliei

(versiunea 2 — august 2009)

Capitolul I. Generalități

1. În cadrul efortului de combatere a pirateriei în Golful Aden și în largul coastei somaleze, aceste practici de management sunt sprijinite de reprezentanții următoarelor organizații internaționale din industria maritimă:

- 1.1. Asociația internațională a armatorilor independenți de tancuri petroliere — International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO);
- 1.2. Camera Internațională de Marină Comercială — International Chamber of Shipping (ICS);
- 1.3. Forumul Maritim Internațional al Companiilor Petroliere — Oil Companies International Marine Forum (OCIMF);
- 1.4. Consiliul Maritim Baltic și Internațional — Baltic and International Maritime Council (BIMCO);
- 1.5. Asociația internațională a operatorilor de tancuri și terminale pentru gaze — Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO);
- 1.6. Asociația internațională a armatorilor de nave pentru mărfuri solide — International Association of Dry Cargo Ship Owners (INTERCARGO);
- 1.7. Grupul internațional al cluburilor de protecție și indemnizare — International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I);
- 1.8. Asociația internațională a liniilor de croazieră — Cruise Lines International Association (CLIA);
- 1.9. Uniunea internațională a asigurătorilor maritimi — International Union of Marine Insurers (IUMI);
- 1.10. Joint War Committee (JWC) și Joint Hull Committee (JHC);
- 1.11. Biroul Maritim Internațional — International Maritime Bureau (IMB);
- 1.12. Federația europeană a lucrătorilor din transporturi — International Transport Workers Federation (ITF).

2. Practicile de management menționate în pct.1 sunt sprijinite, de asemenea, de:

- 2.1. Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii — Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA);
- 2.2. UK Maritime Trade Organisation (UKMTO Dubai);
- 2.3. Biroul maritim de legătură — Maritime Liaison Office (MARLO).

Capitolul II. Practici operaționale și de planificare recomandate proprietarilor, operatorilor, administratorilor și comandanților navelor aflate în tranzit în Golful Aden și în largul coastei Somaliei

Secțiunea 1

Scop

3. Scopul documentului de față este de a prezenta cele mai bune practici de management în sprijinul companiilor și al navelor pentru evitarea, descurajarea și întârzierea atacurilor piratilor în Golful Aden și în largul coastei somaleze. Organizațiile consultate cu privire la acest document reprezintă marea majoritate a proprietarilor de nave și a operatorilor care tranzitează regiunea.

4. Aceste organizații își vor încuraja membrii să aplice cele mai bune practici și vor depune eforturi pentru ca acestea să fie adoptate și de alte părți interesate din sectorul transporturilor maritime ca practici de combatere a pirateriei în regiune. Prezentul document completează liniile directoare care figurează în circulara MSC.1/Circ.1334 a OMI.

Secțiunea a 2-a

Atacuri tipice și învățăminte trase

5. În cursul anului 2008 și în prima jumătate a anului 2009 s-a observat o creștere a numărului de atacuri ale piratilor împotriva navelor comerciale în Golful Aden, în largul coastei somaleze și în întreaga zonă de nord-vest a Oceanului Indian. Majoritatea acestor atacuri erau concentrate inițial în partea nordică a Golfului Aden, însă au avut loc atacuri și la distanțe mai mari în largul coastei de est a Somaliei.

6. Analiza atacurilor reușite indică faptul că piratii exploatează următoarele puncte vulnerabile:

- 6.1. viteză redusă;
- 6.2. bord liber mic;
- 6.3. planificare și proceduri inadecvate;
- 6.4. stare de alertă vizibil scăzută și/sau lipsa unor măsuri evidente de autoprotecție;
- 6.5. reacție lentă evidentă a navei.

7. De regulă, în atacuri sunt utilizate două sau mai multe ambarcațiuni deschise mici, sau schifuri, de mare viteză (până la 25 de noduri), care adesea se apropie dinspre babord și/sau dinspre pupa.

8. Utilizarea unei „nave-mamă” a piratilor, o navă de talie mai mare care transportă personal, echipamente, provizii și ambarcațiuni de atac mai mici, a permis ca atacurile să reușească la o distanță mai mare de țărm.

9. Vigilența trebuie să fie maximă în zori și la apus, deoarece majoritatea atacurilor au avut loc în aceste momente ale zilei

10. Navele cu viteză mai mare (15 noduri și mai mult) nu trebuie să presupună că sunt ferite de atacuri, însă viteza este un mijloc eficient de apărare. În zonă au fost utilizate arme de foc de calibru mic și lansatoare de grenade (RPG) cu scopul de a-i forța pe comandanții de nave să reducă viteza. Menținerea vitezei maxime de navigație în astfel de situații s-a dovedit a fi eficientă.

11. Majoritatea tentativelor de deturnare au fost dejucate de echipaje ale navelor care au planificat din timp traversarea, s-au antrenat și au aplicat cu succes contramăsuri pasive.

12. Condițiile atmosferice și starea mării au influențat la rândul lor capacitatea de acțiune a atacatorilor. Se estimează că o viteză a vântului de peste 18 noduri și o înălțime a valurilor de peste 2 metri sunt suficiente pentru a oferi protecție tuturor navelor, cu excepția celor mai vulnerabile, în special atunci când comandanții aplică integral cele mai bune practici de management.

Capitolul III. Cele mai bune practici de management recomandate

Secțiunea 1

Introducere

13. Recunoscând libertatea absolută a comandanților de nave de a adopta în orice moment măsuri adecvate pentru evitarea, descurajarea sau întârzierea atacurilor în această regiune, prezentul document care definește cele mai bune practici este destinat proprietarilor, operatorilor, comandanților și echipajelor navelor.

14. Nu toate măsurile expuse în prezentul document sunt în mod necesar aplicabile fiecărei nave. De aceea, se recomandă efectuarea unei evaluări, în cadrul analizei riscurilor, pentru a stabili care dintre ele sunt cele mai adecvate pentru navă. Cu toate acestea, măsurile din secțiunile 2-9 din prezentul capitol s-au dovedit în general eficiente.

Secțiunea a 2-a

Înainte de tranzitarea zonei — Planificare generală

Subsecțiunea 1

Generalități

15. UKMTO Dubai este primul punct de contact pentru nave în regiune. Interacțiunea zilnică dintre comandanți și forțele militare este asigurată de UKMTO Dubai, care comunică cu navele și are contact direct cu MSCHOA și comandanții forțelor navale de pe mare. UKMTO Dubai are nevoie de actualizări regulate ale informațiilor referitoare la poziția și mișcările preconizate ale navelor. Organizația utilizează aceste informații pentru a ajuta unitățile navale să aibă o imagine clară a activităților maritime. (A se vedea glosarul din anexa nr.2 la prezentul regulament pentru detalii suplimentare.).

16. Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii (MSCHOA) este autoritatea de planificare și coordonare pentru forțele UE (EU NAVFOR) din Golful Aden și din zona situată în largul coastei somaleze. (A se vedea glosarul din anexa nr.2 la prezentul regulament).

17. Biroul maritim de legătură (MARLO) îndeplinește rolul de canal de comunicații pentru schimbul de informații dintre Forțele maritime combinate (CMF) și navele comerciale din regiune. (A se vedea glosarul din anexa nr.2 la prezentul regulament).

18. Înainte de tranzitarea zonei de mare risc, proprietarul și comandantul navei ar trebui să efectueze o analiză de risc proprie pentru a evalua probabilitatea și consecințele producerii unui atac al piraților asupra navei, pe baza celor mai recente informații disponibile. Această evaluare a

riscului ar trebui să aibă ca rezultat identificarea unor măsuri adecvate pentru prevenirea atacurilor, diminuarea consecințelor lor și revenirea la normal și va presupune aplicarea în același timp a cerințelor legale și a unor măsuri suplimentare de combatere a pirateriei.

19. Companiile ar trebui să includă în procedurile de management al situațiilor de criză măsuri adecvate de reacție la amenințarea constituită de piraterie, adoptând practici recomandate de OMI și de alte părți interesate din sectorul de profil, în funcție de circumstanțele specifice și de tipurile de nave.

20. Autoritățile navale trebuie informate în avans în legătură cu intenția de tranzitare a navelor, pentru a putea identifica punctele vulnerabile și a prevedea o protecție adecvată. În principal, trebuie luate următoarele măsuri:

- 20.1. notificare inițială transmisă UKMTO Dubai (prin e-mail sau fax);
- 20.2. notificare inițială transmisă MARLO (prin e-mail sau fax);
- 20.3. în plus, pentru navele care intenționează să tranziteze Golful Aden sau să navigheze în zona delimitată de coordonatele 12° N, 58° E și 10° S: înregistrarea deplasării navei la MSCHOA (online, prin e-mail sau fax).

21. Deși este necesar să se ia măsuri pentru a împiedica urcarea la bord a piraților, siguranța echipajului și a pasagerilor rămâne cea mai importantă.

Subsecțiunea a 2-a *Planificarea la nivelul companiilor*

22. Se recomandă administratorilor și/sau departamentelor de operațiuni să se înregistreze pe site-ul MSCHOA (www.mschoa.eu) pentru a avea acces la părțile restricționate ale site-ului, să consulte informațiile existente și să le comunice, în funcție de necesități, flotei lor:

22.1. Cu 4 sau 5 zile înainte ca nava să intre pe coridorul recomandat de tranzit internațional (IRTC) sau în zona delimitată de paralela de 12° latitudine nordică, meridianul de 58° longitudine estică sau paralela de 10° latitudine sudică, se recomandă depunerea la MSCHOA a unui formular de înregistrare a deplasării navei („Vessel Movement Registration”) (online, prin e-mail sau fax). Notă: Această notificare poate fi efectuată fie de navă, fie de companie.

22.2. Verificarea evaluării gradului de securitate al navei (SSA) și a implementării Planului de securitate al navei (SSP) impuse de Codul internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (ISPS) pentru a lupta împotriva pirateriei.

22.3. Ofițerul desemnat cu securitatea companiei (CSO) este încurajat să se asigure că există un plan de urgență pentru traversările de mare risc și că acesta este testat, explicat și discutat cu comandantul și cu ofițerul cu securitatea navei (SSO).

22.4. Se recomandă să se ia cunoștință de zonele maritime cu risc extrem de ridicat.

22.5. Instruirea comandanților cu privire la metodele preferate disponibile pentru traversarea regiunii (tranzit în grup, tranzit în grup sub escortă, convoi național etc.).

22.6. Efectuarea unor sesiuni periodice de instruire a echipajului

22.7. Utilizarea în plus a unor agenți de securitate privați este la discreția companiei, însă nu este recomandată utilizarea agenților înarmați.

23. Se recomandă să se aibă în vedere resurse adiționale pentru suplimentarea personalului de cart.

24. Se recomandă dotarea navelor cu măsuri de autoprotecție înainte de tranzitarea zonelor de mare risc.

Subsecțiunea a 3-a
Planificarea efectuată de comandantul navei

25. Transmiterea notificării inițiale către UKMTO Dubai și MARLO (prin e-mail sau fax) la intrarea în zona de raportare delimitată de Canalul de Suez, meridianul de 78 de grade longitudine estică și paralela de 10 grade latitudine sudică, a se vedea harta de planificare antipiraterie Q6099.

26. Cu 4 sau 5 zile înainte ca nava să intre pe coridorul recomandat de tranzit internațional (IRTC) sau în zona delimitată de paralela de 12° latitudine nordică, meridianul de 58° longitudine estică sau paralela de 10° latitudine sudică, se recomandă depunerea la MSCHOA a unui formular de înregistrare a deplasării navei („Vessel Movement Registration”) (online, prin e-mail sau fax). Notă: Această notificare poate fi efectuată fie de navă, fie de companie. Dacă este efectuată de companie, comandanții trebuie să verifice la companie dacă datele lor au fost corect înregistrate la MSCHOA.

27. Înainte de tranzitarea regiunii se recomandă informarea detaliată a echipajului.

28. Experiența a demonstrat că eficiența planurilor de urgență antipiraterie este maximă atunci când acestea sunt aplicate în avans. Aceasta presupune efectuarea unui exercițiu înainte de sosirea în zonă, trecerea în revistă a planului și instruirea tuturor membrilor personalului în legătură cu îndatoririle care le revin, inclusiv familiarizarea cu semnalul de alarmă care indică un atac al piraților.

29. Comandanților li se recomandă să pregătească și un plan de comunicare de urgență care să includă toate numerele de contact esențiale pentru cazuri de urgență și mesaje prestabilite și să se asigure că acesta este ușor accesibil sau afișat permanent în apropierea tabloului de comunicații (de exemplu, numerele de telefon ale MSCHOA, IMB PRC, CSO etc. — a se vedea lista punctelor de contact din anexa nr.3 la prezentul regulament).

30. Definirea politicii navei referitoare la sistemele de identificare automată a navelor (AIS): Convenția SOLAS îi oferă comandantului libertatea de a închide AIS atunci când consideră că utilizarea acestuia sporește vulnerabilitatea navei. Cu toate acestea, pentru ca forțele navale să dispună de informații despre locația navelor în Golful Aden se recomandă continuarea transmisiei prin AIS, dar informațiile trebuie să se limiteze la identitatea navei, poziție, curs, viteză, stare de navigare și informații referitoare la securitate. În largul coastei somaleze, decizia este tot la latitudinea comandantului, însă forțele navale recomandă în acest moment închiderea completă a sistemului AIS. Dacă există îndoieli, se verifică la MSCHOA.

Secțiunea a 3-a
Planificarea înainte de tranzitarea zonei

Subsecțiunea 1
Generalități

31. Navele sunt încurajate să notifice UKMTO Dubai și MARLO poziția la amiază, cursul, viteză și ora de sosire estimată și cea reală atunci când navighează în regiune.

32. Navele sunt încurajate de asemenea să mărească frecvența acestor raportări atunci când navighează în zone cunoscute ca fiind de mare risc sau frecventate de pirăți și să trimită un nou raport atunci când trec de punctul A sau de punctul B din Golful Aden, așa cum sunt indicate pe harta pentru lupta împotriva pirateriei Q6099.

Subsecțiunea a 2-a
În interiorul Golfului Aden

33. EU NAVFOR recomandă navelor să efectueze traversarea în interiorul IRTC. Navele care se îndreaptă spre vest ar trebui să navigheze în partea de nord a coridorului, iar cele care se îndreaptă spre est, în partea de sud. În cazul în care se are în vedere tranzitarea în grup a Golfului Aden, pe site-ul internet al MSCHOA există îndrumări referitoare la ore și viteze pentru tranzitul în grup.

34. Navele ar trebui să evite pătrunderea în apele teritoriale yemenite pe durata tranzitului. Aceasta deoarece, potrivit dreptului internațional cutumiar, forțele militare internaționale (non-yemenite) nu pot proteja navele care sunt atacate în interiorul acestor ape.

35. Este posibil ca navelor să li se ceară să își modifice planurile de traversare pentru a urma itinerarele recomandate de MSCHOA.

36. Pe durata tranzitului în grup, navele nu trebuie să se aștepte să fie însoțite permanent de o navă de război. Toate navele de război din Golful Aden, indiferent dacă fac parte din EU NAVFOR sau își coordonează activitățile cu aceste forțe, vor fi însă informate în legătură cu traversările în grup ale Golfului Aden și vor avea acces la toate informațiile despre navele vulnerabile.

37. MSCHOA le recomandă comandanților să încerce să planifice traversarea zonelor cu cel mai ridicat nivel de risc din Golful Aden astfel încât ea să aibă loc în cursul nopții (MSCHOA va îndruma navele), întrucât noaptea au existat foarte puține atacuri reușite.

Subsecțiunea a 3-a
În afara Golfului Aden

38. Se recomandă navelor care navighează în largul coastei de est a Somaliei să consulte site-ul internet al MSCHOA sau UKMTO Dubai pentru a obține cele mai recente recomandări referitoare la itinerarele de urmat.

39. Comandanților li se recomandă să continue să furnizeze UKMTO Dubai, în modul obișnuit, informații despre cursul urmat de navele lor și detalii referitoare la acestea.

40. În anexa nr.3 la prezentul regulament figurează o listă cu date de contact utile.

Secțiunea a 4-a
Înainte de tranzit — Măsuri defensive

41. În funcție de nivelul de dotare cu personal, se recomandă ca sarcinile de rutină de la bordul navei să fie adaptate în timp util, astfel încât personalul de cart să fie suficient de odihnit, de bine instruit și de numeros. Comandantul și ofițerii de cart trebuie să aibă cunoștințe aprofundate legate de impactul manevrelor de navigare în zig-zag ale navei lor (pentru toate stările mării) și în particular de impactul pe care aceste manevre îl pot avea asupra reducerii vitezei navei.

42. În timpul traversării Golfului Aden și a coastei somaleze, se recomandă să se aibă în vedere limitarea comunicațiilor externe (radio, aparate mobile și informații AIS) la comunicații esențiale legate de siguranță și securitate și la informațiile impuse prin Convenția SOLAS.

43. Creșterea disponibilității și dublarea echipamentelor prin punerea în funcțiune a unor mașini auxiliare suplimentare, inclusiv generatoare și motoare de guvernare.

44. Creșterea numărului de marinari de veghe și a efectivelor de pe punte.

45. Dotarea cu personal a compartimentului mașini.

46. Securizarea și controlul accesului la punte, la compartimentul mașini, la compartimentul instalației de guvernare și la toate cabinele și spațiile interne. Toate punctele de acces potențiale (uși, hublouri, conducte de ventilație etc.) trebuie să facă obiectul unei evaluări a riscurilor și să fie protejate corespunzător, în special atunci când se consideră că punctul de acces este suficient de larg pentru a permite pătrunderea unui atacator. Accesul la cabine și spațiile de lucru interioare trebuie redus la un singur punct de intrare pe durata traversării zonelor de mare risc. Măsurile utilizate nu trebuie să obstrucționeze o ieșire de urgență din spațiul interior, prin care însă pirații să nu poată intra.

47. În caz de urgență, navele de război pot fi contactate pe canalul 16 VHF (sau pe canalul de rezervă 08).

48. Verificarea faptului că toate scările și echipamentele exterioare sunt amarate sau urcate pe punte.

49. Verificarea faptului că dispozitivele de autoprotecție instalate în prealabil sunt în continuare bine fixate și funcționează corespunzător. Se reamintește faptul că dispozitivele temporare se pot desprinde, oferind așadar un nivel scăzut de protecție.

50. Dacă nava are un bord liber relativ mic, se recomandă să se aibă în vedere posibilitatea de lărgire a parapetelor pentru a împiedica agățarea cârligelor. Consultați site-ul internet al MSCHOA pentru exemple de măsuri de acest tip.

51. Se recomandă stabilirea unui punct de întâlnire sau a unei „citadele” în caz de atac al piraților și exersarea procedurilor de închidere a navei, pentru a întârzia accesul atacatorilor la comanda navei și a câștiga timp. Acest punct ar trebui să se situeze departe de pereții exteriori și de hublouri. Dat fiind că în acest moment recursul la citadele și modul în care acestea pot fi utilizate fac obiectul unei dezbateri, comandanților li se recomandă să consulte periodic MSCHOA în legătură cu acest subiect.

52. Se recomandă utilizarea unor manechine la parapete, care să simuleze marinari de veghe în plus. Cu toate acestea, dacă nava este concepută în așa fel încât există sectoare moarte, iar din evaluarea gradului de securitate reiese că ele constituie un risc, va trebui probabil ca acestea să fie ocupate de membri ai echipajului.

53. Se recomandă ca pompele și/sau a furtunurile de incendiu să fie presurizate și pregătite pentru utilizare, în special în punctele cele mai vulnerabile ale navei.

54. Se poate avea în vedere și crearea unei perdele de apă în jurul navei pentru a descuraja urcarea la bord a piraților.

55. Se poate avea în vedere de asemenea utilizarea sârmei ghimpate cu lame/a obstacolelor fizice în jurul pupei/al punctelor de acces cele mai joase, ținând cont de siguranța echipajului și de nevoia de evacuare a acestuia.

- 56.** Se poate avea în vedere utilizarea echipamentelor de apărare pasivă.
- 57.** Se recomandă furnizarea de instrumente optice cu viziune nocturnă pentru a fi utilizate în timpul perioadelor de întuneric.
- 58.** Se recomandă punerea în funcțiune a sistemului CCTV (dacă există).

Secțiunea a 5-a ***În timpul tranzitului — Operațiuni***

- 59.** Echipajul navei nu trebuie expus unor riscuri inutile atunci când utilizează măsurile de autoprotecție.
- 60.** Se recomandă tuturor navelor din interiorul Golfului Aden să utilizeze IRTC și să urmeze instrucțiunile și orarele indicate pe site-ul internet al MSCHOA pentru tranzitul în grup.
- 61.** Se atrage atenția marinarilor și asupra circularei OMI SN.1 Circ. 281 din 4 august 2009 intitulate „Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden” (Informații referitoare la coridorul recomandat de tranzit internațional pentru navele care tranzitează Golful Aden), în care se precizează că IRTC poate fi modificat de autoritățile militare în funcție de circumstanțe. Marinarii sunt sfătuiți așadar să obțină informații actualizate de pe site-ul MSCHOA (<http://www.mschoa.org>) sau avertismentele de navigație (NAV-warnings) difuzate pentru această zonă.
- 62.** Dacă intenționați să participați la un tranzit în grup prin IRTC: navigați cu viteza de tranzit a grupului, ținând cont în același timp de limitele navei. (De exemplu, recomandarea actuală este ca, dacă viteza maximă a navei este de 16 noduri, să participați la un tranzit în grup la viteza de 14 noduri și să păstrați 2 noduri de rezervă.)
- 63.** Dacă nu intenționați să participați la un tranzit în grup prin IRTC: Mențineți viteza maximă în toată zona de risc. (Recomandarea actuală este ca, dacă viteza maximă a navei depășește 18 noduri, să nu încetiniți pentru a participa la un tranzit în grup, ci să mențineți viteza maximă și să încercați să traversați cea mai mare parte a zonei de mare risc pe timp de noapte.)
- 64.** Navele trebuie să respecte în orice moment Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare. La intrarea pe IRTC și la părăsirea acestuia, comandantul trebuie să vegheze ca navigația celorlalte nave să nu fie pusă în pericol. Luminile de navigare nu trebuie stinse în timpul nopții. Urmați instrucțiunile date de autoritatea statului de pavilion.
- 65.** Puntea trebuie iluminată numai în măsura în care este necesar pentru securitate. Iluminarea zonelor de umbră din jurul cocii navei poate lărgi zona de vizibilitate a marinarilor de veghe, dar această măsură nu trebuie luată decât dacă este compatibilă cu siguranța navigației. Dacă sunt instalate proiectoare cu comandă la distanță și utilizarea acestora este considerată adecvată, ele trebuie puse în funcțiune imediat atunci când sunt constatate activități suspecte în jurul navei. Utilizarea proiectoarelor îi poate surprinde și descuraja pe potențialii atacatori. (Recomandarea actuală a forțelor navale este ca zona să fie tranzitată doar cu luminile de navigație.)
- 66.** Se recomandă păstrarea pe punte a unor fotografii cu „navele-mamă” ale piraiților. Raportați imediat dacă reparați o astfel de navă. Raportați toate navele-mamă suspecte reperate la UKMTO Dubai și la Centrul de informare despre piraterie al Biroului Maritim Internațional (IBM PRC). (A se vedea în anexa nr.4 la prezentul regulament un exemplu de raport care ilustrează modul în care pot fi transmise informațiile referitoare la atacurile piraiților sau la orice alt atac sau observație.)

67. Comandantul trebuie să încerce să evalueze amenințarea cât mai rapid posibil. De îndată ce comandantul consideră că o amenințare se poate concretiza, el trebuie să contacteze UKMTO Dubai.

68. Se recomandă să se asigure, prin toate mijloacele disponibile, un serviciu de veghe satisfăcător pentru reperarea navelor suspecte, în special cele care se apropie de la pupa sau din părțile laterale.

69. Nu expuneți echipajul la riscuri inutile. În timpul traversării zonei de mare risc, pe punte trebuie efectuate numai lucrările esențiale. Comandanții ar trebui, în măsura posibilului, să vegheze ca membrii echipajului să nu se afle în spațiile exterioare ale punții în perioadele de întuneric, îndeplinindu-și în același timp obligația de a asigura în orice moment o veghe completă și adecvată.

70. Utilizați luminile, soneriile de alarmă și activitatea echipajului pentru a le semnala potențialilor pirăți că au fost reperați.

71. Există numeroase alte mijloace defensive neletale, disponibile în comerț, care pot fi avute în vedere; ele trebuie însă evaluate de companii din punctul de vedere al avantajelor și al diverselor caracteristici și vulnerabilități ale navei în cauză.

Secțiunea a 6-a ***În cazul unui atac al pirăților***

72. Aplicați planul de urgență prestabilit al navei:

72.1. Activați planul de comunicare de urgență și raportați de îndată atacul la punctul de contact unic principal în caz de atac, care este UKMTO Dubai. (MSCHOA, în calitate de centru pentru securitate maritimă cu funcționare continuă responsabil de supravegherea atacurilor comise în regiune, va funcționa în continuare ca punct de contact de rezervă în cazul unui atac.)

72.2. Activați sistemul de alertă de securitate al navei (SSAS), care va alerta ofițerul de securitate al companiei și statul de pavilion. Rapoartele întocmite în urma atacurilor trebuie comunicate cât mai rapid tuturor centrelor competente de raportare a actelor de piraterie, așa cum se indică în secțiunea 9.

72.3. În cazul în care comandantul și-a exercitat dreptul de a scoate din funcțiune sistemul de identificare automată (AIS) pe durata traversării zonei în care acționează pirății, acesta trebuie repus în funcțiune de îndată ce nava este atacată de pirăți.

72.4. Declanșați alarma de urgență și anunțați prin difuzor „atac al pirăților”, în conformitate cu planul de urgență al navei.

72.5. Lansați un apel „Mayday” pe canalul 16 VHF (și canalul de rezervă 08, care este monitorizat de forțele navale). Transmiteți un mesaj de pericol prin sistemul de apel selectiv numeric (DSC — Digital Selective Calling) și Inmarsat-C, după caz. Stabiliți o comunicare telefonică cu UKMTO Dubai.

72.6. Evitați apropierea de navă a schifurilor prin schimbarea cursului și creșterea vitezei, dacă este posibil (Dacă puteți câștiga timp până la sosirea forțelor militare, pirății sunt adesea nevoiți să renunțe la atac. De aceea, înregistrarea în avans la MSCHOA, respectarea orarelor pentru tranzitul în grup și comunicarea periodică a poziției navei la UKMTO Dubai sunt esențiale: există o probabilitate mai mare ca în apropiere să se afle unități ale forțelor navale care să intervină în caz de atac al pirăților). Pirății reușesc cu greu să urce la bordul unei nave care:

- 72.6.1. înaintează cu peste 15 noduri;
- 72.6.2. efectuează manevre — comandanților li se recomandă să efectueze cât mai rapid posibil mici manevre continue de zig-zag, fără a reduce viteza, pentru a descuraja urcarea piraților la bord. Aveți în vedere posibilitatea de a mări expunerea piraților la vânt și la valuri și de a utiliza valurile din prova și valurile din pupa pentru ca ambarcațiunea piraților să nu se poată apropia. Comandanții și ofițerii de cart trebuie să aibă cunoștințe solide legate de caracteristicile de guvernare și de manevrare a navei. O atenție specială trebuie acordată efectelor modificării ordinilor date timonierului și consecințelor pe care aceasta le poate avea asupra vitezei navei.
- 72.7. Activați pompa de incendiu ca măsură defensivă.
- 72.8. Luați în considerare posibilitatea de a aprinde luminile de pe punte către prora pentru a atrage atenția asupra navei și a facilita identificarea ei ca navă atacată de către forțele militare care sosesc la fața locului.
- 72.9. Reuniți tot echipajul rămas în conformitate cu planul de urgență al navei.

Secțiunea a 7-a

În cazul în care pirații urcă la bordul navei

73. Înainte ca pirații să ajungă la puntea de comandă, informați UKMTO Dubai și, dacă timpul o permite, compania.
74. Nu opuneți rezistență; aceasta poate duce la violență inutilă și poate crea prejudicii echipajului.
75. În cazul în care puntea de comandă/compartimentul mașini trebuie evacuat(ă), mașina principală trebuie oprită; dacă este posibil, se efectuează manevra de oprire completă, iar nava trebuie îndepărtată de alte nave.
76. Păstrați calmul și cooperați pe deplin cu pirații.
77. Asigurați-vă că întregul echipaj, cu excepția celui de pe puntea de comandă, este reunit într-un singur loc.
78. Dacă echipajul se află în interiorul unei citadele închise, asigurați-vă că există o protecție/un adăpost intern în caz că pirații încearcă să pătrundă prin forță. Stați departe de intrări/uși și de hublouri/ferestre — nu opuneți rezistență pentru a împiedica intrarea piraților. Utilizați mijloacele de comunicare de urgență din citadelă pentru a comunica cu autoritățile.

Secțiunea a 8-a

În cazul unei intervenții militare

79. Membrii echipajului trebuie sfătuiți să NU utilizeze aparate de fotografiat cu blitz în niciun moment în timpul intervenției militare.
80. În cazul în care personalul militar intervine la bordul navei, toți membrii echipajului trebuie să stea în poziția culcat pe punte, acoperindu-și capul cu ambele mâini, să nu aibă nimic în mâini și să le țină la vedere.
81. Fiți pregătiți să răspundeți la întrebări referitoare la identitatea navei și la postul deținut la bord.

82. Aveți în vedere faptul că engleza nu este limba de lucru a tuturor unităților navale din regiune.

83. Forțele militare pot imobiliza inițial toate persoanele întâlnite. Aceasta este o practică curentă. Informați și pregătiți personalul navei pentru această eventualitate, cerându-i deplina cooperare în fazele inițiale ale intervenției militare la bord.

Secțiunea a 9-a

Raportarea după producerea incidentelor (a se vedea anexa nr.4 la prezentul regulament)

84. După orice atac al piraților sau activitate suspectă, este esențial să transmiteți un raport detaliat al evenimentului către MSCHOA, UKMTO DUBAI și IMB.

85. Aceasta va permite efectuarea unei analize complete a activităților piraților pentru a determina tendințele acestora, precum și evaluarea tehnicilor utilizate de pirați sau a schimbărilor de tactică, și în plus va face posibilă transmiterea unor avertismente corespunzătoare către celelalte nave comerciale din apropiere.

86. Comandanților li se cere așadar să completeze formularul standard pentru raportarea actelor de piraterie care figurează în anexa nr.4 la prezentul regulament.

Capitolul IV. Actualizarea celor mai bune practici de management

87. Se preconizează că aceste practici vor fi actualizate periodic pe baza experienței operaționale dobândite și a învățămintelor trase. Agenția Navală va participa regulat pentru a actualiza aceste practici și pentru a distribui versiunile revizuite și organizații interesate.

88. Dacă există îndoieli, consultați site-ul internet al MSCHOA, unde se vor afișa permanent mai multe informații utile (cu precizarea că aceste informații pot să nu fie aprobate de toate organizațiile enumerate mai sus).

89. Navele angajate în activități de pescuit vor lua în considerare recomandările suplimentare din anexa nr.5 la prezentul regulament.

Anexa nr.2
la Regulamentul privind măsurile preventive
de autoprotecție împotriva actelor de piraterie
și a atacurilor armate împotriva navelor

GLOSAR

1. Rolurile organismelor de coordonare implicate și relațiile dintre acestea

EU NAVFOR

2. EU NAVFOR este autoritatea de coordonare care conduce Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii. Toate informațiile și datele de contact sunt disponibile pe site-ul internet al MSCHOA.

MSCHOA – Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii

3. MSCHOA a fost înființat de Uniunea Europeană (UE) în cadrul Politicii europene de securitate și apărare, ca parte a unei inițiative de combatere a pirateriei în Cornul Africii. Această inițiativă a început prin crearea EU NAVCO în septembrie 2008. Această celulă de coordonare cu sediul în Bruxelles a stabilit legături cu o mare parte a comunității maritime și a asigurat coordonarea cu forțele UE care acționează în regiune. În noiembrie 2008, Consiliul Uniunii Europene a făcut un mare pas înainte prin crearea unei misiuni navale – EU NAVFOR ATALANTA – pentru îmbunătățirea securității maritime în largul coastelor somaleze prin prevenirea și descurajarea atacurilor piraților și prin contribuția la protejarea navelor comerciale din regiune.

UKMTO Dubai – (UK) Maritime Trade Operations

4. Biroul de operațiuni comerciale maritime al Regatului Unit din Dubai (UKMTO Dubai) acționează ca punct de contact care asigură legătura dintre sectorul de profil și forțele militare combinate (CMF). UKMTO Dubai administrează totodată schema de raportare voluntară, în cadrul căreia navele comerciale sunt încurajate să transmită rapoarte zilnice în care să indice poziția lor și ora estimată de sosire în portul următor atunci când tranzitează regiunea delimitată de Canalul de Suez, meridianul de 78 de grade longitudine estică și paralela de 10 grade latitudine sudică. UKMTO Dubai monitorizează apoi navele, iar informațiile referitoare la poziția lor sunt transmise CFM și sediului din UE. Informațiile noi pertinente care afectează traficul comercial pot fi transmise apoi direct navelor, fără a mai trece prin birourile companiilor, făcând astfel posibile economii de timp și o mai bună reacție la incidente.

Pentru mai multe informații sau pentru a adera la schema de raportare voluntară, vă rugăm să contactați UKMTO Dubai la adresa: UKMTO@eim.ae

Anexa nr.3
la Regulamentul privind măsurile preventive
de autoprotecție împotriva actelor de piraterie
și a atacurilor armate împotriva navelor

Date de contact utile

1. UKMTO Dubai

E-mail	UKMTO@eim.ae
Telefon	+ 971 505523215
Telefon mobil	
Fax	+ 971 43065710
Telex	(51) 210473

2. MSCHOA

Raportare prin site-ul internet	www.mschoa.org
Telefon	+ 44 (0) 1923958545
Fax	+ 44 (0) 1923958520
E-mail	postmaster@mschoa.org

3. IMB PRC

E-mail	piracy@icc-ccs.org
Telefon	+ 60 320310014
Telefon mobil	
Fax	+ 60 320785769
Telex	MA34199 IMBPC1

4. MARLO

E-mail	Marlo.bahrain@me.navy.mil
Telefon	+ 973 17853927
Telefon mobil	+ 973 39442117

Anexa nr.4
la Regulamentul privind măsurile preventive
de autoprotecție împotriva actelor de piraterie
și a atacurilor armate împotriva navelor

RAPORT FOLLOW-UP — NOTIFICAREA ACTELOR DE PIRATERIE

Caracteristicile/Datele navei

1. NUMELE NAVEI:
2. NR. OMI:
3. PAVILION:
4. INDICATIV DE APEL
5. TIPUL NAVEI:
6. TONAJE: Tonaj brut: Tonaj net: DWT:
7. PROPRIETARI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):
8. OPERATORI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):
9. ULTIMUL PORT/PORTUL URMĂTOR:
10. ÎNCĂRCĂTURĂ: (TIP/CANTITATE)

Detalii referitoare la incident

11. DATA ȘI LOCUL INCIDENTULUI: LT UTC
12. POZIȚIE: LAT: (N/S) LONG: (E/V)
13. PUNCTUL DE REFERINȚĂ/LOCALITATEA CEA MAI APROPIATĂ:
14. PORT/ORĂȘ/LOC DE ANCORARE:
15. ȚARA/ȚARA CEA MAI APROPIATĂ:
16. STARE (LA DANĂ/ANCORATĂ/ÎN MARȘ):
17. VITEZA NAVEI PROPRII:
18. BORDUL LIBER AL NAVEI ÎN TIMPUL ATACULUI:
19. CONDIȚII METEOROLOGICE ÎN TIMPUL ATACULUI [PLOAIE/CEAȚĂ/BRUMĂ/DEGAJAT/ETC., VÂNT (VITEZĂ ȘI DIRECȚIE), STAREA MĂRII/ÎNĂLȚIMEA VALURILOR]:
20. TIP DE ATAC (REUȘIT/TENTATIVĂ):
21. CONSECINȚE PENTRU ECHIPAJ, NAVĂ ȘI ÎNCĂRCĂTURĂ: MEMBRI AI ECHIPAJULUI RĂNIȚI/UCIȘI: OBIECTE/BANI LICHIZI FURAȚI:
22. ZONA ÎN CARE A FOST ATACATĂ NAVA:
23. ULTIMELE MIȘCĂRI OBSERVATE ALE PIRAȚILOR/ALE NAVEI SUSPECTE:

Detalii referitoare la atacatori

24. NUMĂRUL PIRAȚILOR/HOȚILOR:
25. ÎMBRĂCĂMINTE/ASPECT FIZIC:
26. LIMBA VORBITĂ:
27. ARME UTILIZATE:
28. CARACTERISTICI DISTINCTIVE:
29. AMBARCAȚIUNE UTILIZATĂ:

30. METODA DE APROPIERE:
31. DURATA ATACULUI:
32. AGRESIVITATE/VIOLENȚĂ:

Detalii suplimentare

33. MĂSURI LUATE DE COMANDANT ȘI DE ECHIPAJ:
34. A FOST RAPORTAT INCIDENTUL AUTORITĂȚILOR COSTIERE? DACĂ DA, CUI?
35. METODA PREFERATĂ DE COMUNICARE CU NAVA CARE RAPORTEAZĂ INCIDENTUL: STAȚIA RADIO COSTIERĂ ADECVATĂ/HF/MF/VHF/ID INMARSAT (PLUS CODUL REGIUNII OCEANICE)/MMSI
36. ACȚIUNI ÎNTREPRINSE DE AUTORITĂȚI:
37. NUMĂRUL MEMBRILOR ECHIPAJULUI/NAȚIONALITATE:
38. VĂ RUGĂM SĂ ATAȘAȚI LA ACEST RAPORT O SCURTĂ DESCRIERE/UN RAPORT COMPLET/O DECLARAȚIE A COMANDANTULUI ȘI A ECHIPAJULUI REFERITOARE LA ATAC/FOTOGRAFI, DACĂ EXISTĂ

Anexa nr.5
la Regulamentul privind măsurile preventive
de autoprotecție împotriva actelor de piraterie
și a atacurilor armate împotriva navelor

Recomandări suplimentare destinate navelor angajate în activități de pescuit, în
completarea celor mai bune practici de management pentru descurajarea pirateriei în
Golful Aden și în largul coastei somaleze

Capitolul I
Recomandări pentru navele din zonele de pescuit

1. Navele de pescuit, altele decât cele somaleze, ar trebui să evite pescuitul sau traversările la mai puțin de 200 de mile marine de coasta somaleză, indiferent dacă dețin sau nu permise în acest scop.
2. Nu începeți operațiunile de pescuit atunci când radarul indică prezența unor ambarcațiuni neidentificate.
3. Dacă reparați schifuri din poliester de tipul celor utilizate de pirăți, îndepărtați-vă de ele cu toată viteza, navigând contra vântului și a mării, pentru a le îngreuna navigația.
4. Evitați opririle pe timp de noapte, rămâneți vigilenți și asigurați veghea pe puntea de comandă, pe punte și în compartimentul mașini.
5. În timpul operațiunilor de pescuit, atunci când nava este mai vulnerabilă, rămâneți în alertă și supravegheați în permanență radarul pentru a putea avertiza cât mai rapid autoritățile în caz de atac.
6. În timpul navigației nocturne, utilizați numai luminile de navigare și de siguranță obligatorii, pentru ca pirății să nu fie atrași de lumină, ei aflându-se adesea în ambarcațiuni care nu sunt dotate cu radar și navigând la întâmplare.
7. Atunci când nava se află în derivă în timpul pescuitului nocturn, mențineți veghea pe puntea de comandă, pe punte și în compartimentul mașini. Utilizați numai luminile obligatorii de navigare și de siguranță. Motorul trebuie să fie pregătit pentru pornire imediată.
8. Nu vă apropiați de navele neidentificate.
9. Utilizați VHF cât mai puțin posibil, pentru a nu fi auziți de pirăți și a fi mai greu de localizat.
10. Activați AIS atunci când aeronavele de patrulă maritimă survolează zona, pentru a facilita identificarea și monitorizarea navei.

Capitolul II
Identificare

11. Administratorilor li se recomandă să își înregistreze navele de pescuit la MSCHOA pentru întreaga perioadă de activitate în largul coastei somaleze. Aceasta ar trebui să includă comunicarea unei liste complete a membrilor echipajului de la bord și a intențiilor navelor, dacă este posibil.
12. Efectuați un instructaj înainte de tranzitarea zonei sau de începerea activităților de pescuit.

13. Dacă nava de pescuit este dotată cu un dispozitiv VMS, administratorul ei ar trebui să asigure accesul MSCHOA la datele VMS.

14. Navele de pescuit ar trebui să evite să navigheze prin zone în care au fost avertizate că au fost identificate nave-mamă suspecte ale piratilor și ar trebui să folosească toate mijloacele pentru a detecta cât mai rapid posibil orice mișcare a navelor de mici sau mari dimensiuni care ar putea fi suspectă.

15. Navele de pescuit ar trebui să se identifice la cererea navelor sau a aeronavelor operațiunii ATALANTA sau a altor operațiuni antipiraterie naționale sau internaționale.

16. Navele militare, comerciale și de pescuit ar trebui să răspundă fără întârziere la orice cerere de identificare adresată de o navă de pescuit de care se apropie (pentru ca aceasta să se poată îndepărta rapid, mai ales dacă pescuiește).

Capitolul III În caz de atac

17. În cazul unui atac sau al observării unei ambarcațiuni suspecte, avertizați autoritățile (UKMTO și MSCHOA) și restul flotei.

18. Comunicați datele de contact ale celui de-al doilea comandant al navei (aflat pe uscat), întrucât cunoștințele lui despre navă pot contribui la reușita unei intervenții militare.

Capitolul IV Recomandări adresate exclusiv navelor de pescuit cu plasă-pungă

19. Evacuați întregul personal de pe punte și din cuibul corbului.

20. Dacă piratii au preluat controlul navei și plasa-pungă este întinsă, încurajați-i să permită recuperarea plasei.

21. Dacă se permite recuperarea plasei, urmați instrucțiunile pentru amararea ei și explicați funcționarea uneltei pentru a evita neînțelegerile.

REGULAMENT

Cu privire la stabilirea procedurilor revizuite de asigurare și desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime

Transpune Regulamentul (CE) NR. 324/2008 al Comisiei Europene din 9 aprilie 2008 de stabilire a procedurilor revizuite de desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime (Text cu relevanță SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L nr. 98 din 10 aprilie 2008, (CELEX: 02008R0324-20160420), așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 2016/462 al Comisiei Europene din 30 martie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 324/2008 de stabilire a procedurilor revizuite de desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime.

Capitolul I. DISPOZIȚII GENERALE ȘI DEFINIȚII

1. Regulamentul cu privire la stabilirea procedurilor revizuite de asigurare și desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime (în continuare – *Regulament*) reglementează procedurile aplicabile Agenției Navale a Republicii Moldova, companiilor și operatorilor de nave maritime, administrațiilor portuare și operatorilor de instalații portuare, în vederea asigurării condițiilor necesare pentru organizarea și desfășurarea inspecțiilor Comisiei Europene privind monitorizarea aplicării Regulamentului (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind sporirea securității navelor și a instalațiilor portuare, la nivelul statului membru, al instalațiilor portuare și al societăților implicate.

2. Prezentul Regulament stabilește, de asemenea, procedurile aplicabile Agenției Navale a Republicii Moldova, administrațiilor portuare și operatorilor de instalații portuare (în continuare *entități competente*), pentru cooperarea cu Comisia Europeană în procesul de monitorizare a punerii în aplicare a Directivei 2005/65/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind sporirea securității portuare, în comun cu inspecțiile efectuate la nivelul statelor membre și al instalațiilor portuare, în ceea ce privește porturile astfel cum sunt definite în subpct.4.11 din regulament.

3. Măsurile și procedurile prevăzute de prezentul Regulament se aplică într-un mod transparent, eficient, armonizat și coerent.

4. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:

4.1. *inspecție a Comisiei* - o examinare de către inspectorii Comisiei a sistemelor de control al calității, a măsurilor, a procedurilor și a structurilor naționale de securitate maritimă ale statelor membre, cu scopul de a determina conformitatea acestora cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și punerea în aplicare a Directivei 2005/65/CE. Inspecția poate include inspecții ale porturilor, ale instalațiilor portuare, ale navelor, ale autorităților competente pentru securitatea maritimă sau ale companiilor, astfel cum sunt definite în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 725/2004. Ea poate include, de asemenea, inspecții ale organismelor de securitate recunoscute, astfel cum sunt definite

în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și în anexa IV la Directiva 2005/65/CE în legătură cu organismele de securitate recunoscute;

4.2. *inspector al Comisiei* - o persoană care îndeplinește criteriile stabilite la articolul 7, angajată de Comisie sau de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, sau un inspector național mandatat de Comisie să participe la inspecțiile Comisiei, care se află pe lista creată de statele membre sau de statele AELS;

4.3. *inspector național* - o persoană angajată de un stat membru ca inspector de securitate maritimă și calificată în conformitate cu cerințele statului membru respectiv;

4.4. *probă obiectivă* - informații cantitative sau calitative, înregistrări sau observații legate de securitate sau de existența și aplicarea unei cerințe stabilite în Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau în Directiva 2005/65/CE, care se bazează pe constatări, măsurători sau teste și care pot fi verificate;

4.5. *constatare* - o observație făcută în timpul unei inspecții a Comisiei și susținută cu probe obiective;

4.6. *neconformitate* - o situație constatată în care probe obiective arată neîndeplinirea unei cerințe stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau prin Directiva 2005/65/CE și care necesită acțiuni corective;

4.7. *neconformitate majoră* - o abatere identificabilă care constituie o amenințare gravă la adresa securității maritime, necesitând acțiuni corective imediate, și care include neaplicarea eficientă și sistematică a unei cerințe stabilite în Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau în Directiva 2005/65/CE;

4.8. *punct de contact* - organismul desemnat de fiecare stat membru pentru a servi drept punct de contact pentru Comisie și celelalte state membre și pentru a facilita, urmări și furniza informații cu privire la aplicarea măsurilor de securitate maritimă stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și a măsurilor de securitate portuară stabilite prin Directiva 2005/65/CE;

4.9. *societate implicată* - o entitate care trebuie să desemneze un agent de securitate al societății, un agent de securitate al navei maritime sau un agent de securitate al instalației portuare sau care este răspunzătoare pentru aplicarea unui plan de securitate a navei sau a unui plan de securitate a instalațiilor portuare sau a fost desemnată de un stat membru ca organizație de securitate recunoscută;

4.10. *test* - verificarea măsurilor de siguranță maritimă, simulându-se intenția comiterii unei acțiuni ilicite în scopul testării eficienței cu care sunt aplicate măsurile de securitate existente;

4.11. *port* - zona cuprinsă între limitele definite de statele membre în temeiul articolului 2 alineatul (3) din Directiva 2005/65/CE și notificate Comisiei în temeiul articolului 12 al acestei directive;

4.12. *măsură corectivă provizorie* - o măsură sau o serie de măsuri temporare care vizează limitarea la maximum a impactului unei neconformități majore sau al unei neconformități descoperite cu ocazia efectuării unei inspecții, înainte ca neconformitatea să poată fi pe deplin corectată;

4.13. *informații clasificate* - înseamnă informații identificate sau identificabile, obținute în cursul activităților de inspecție, a căror divulgare poate duce la o încălcare a securității, clasificate în conformitate cu dispozițiile Deciziei (UE, Euratom) 2015/444 a Comisiei sau în conformitate cu legislația națională relevantă din statele membre;

4.14. *informații sensibile, dar neclasificate* - materiale sau informații legate de inspecție, obținute în cursul activităților de inspecție, a căror divulgare poate duce la o încălcare a securității și care pot fi împărtășite doar pe baza principiului necesității de a cunoaște;

4.15. *nu se confirmă* - o constatare făcută în timpul unei inspecții a Comisiei care indică neîndeplinirea Regulamentului (CE) nr. 725/2004 sau a Directivei 2005/65/CE, dar care nu este susținută de dovezi obiective;

4.16. *comitet* - comitetul instituit prin articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004;

4.17. *reprezentant al unui stat de pavilion* - un membru al autorităților competente din statul membru al cărui pavilion este arborat de navă sau, în cazul în care este desemnat de statul membru în cauză, un reprezentant al unui organism de securitate recunoscut.

Capitolul II. Cooperarea cu Comisia Europeană

5. Fără a aduce atingere competențelor Comisiei Europene în materie de inspecție, Agenția Navală, precum și entitățile competente, cooperează cu Comisia Europeană în vederea asigurării desfășurării inspecțiilor prevăzute de prezentul Regulament.

6. Cooperarea prevăzută în pct.5 se realizează în mod efectiv pe parcursul etapelor de pregătire, desfășurare, monitorizare și raportare aferente inspecției.

7. Agenția Navală a Republicii Moldova ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că notificarea privind efectuarea unei inspecții:

7.1. face obiectul unor măsuri stricte de securitate, astfel încât divulgarea acestora să fie prevenită, în măsura necesară pentru a nu compromite desfășurarea inspecției;

7.2. este adusă la cunoștința numai a persoanelor, autorităților și entităților relevante, în conformitate cu principiul necesității de a cunoaște.

Capitolul III. Exercițarea competențelor Comisiei

8. Agenția Navală și entitățile competente, asigură condițiile necesare pentru ca inspectorii Comisiei Europene să își poată exercita competențele de inspecție privind activitățile în domeniul securității maritime desfășurate de Agenția Navală în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004 și al Directivei 2005/65/CE, precum și de entitățile competente implicate.

9. Agenția Navală a Republicii Moldova se asigură că inspectorii Comisiei Europene au acces, la cerere, la documentația relevantă în materie de securitate necesară pentru îndeplinirea sarcinilor de inspecție, inclusiv la:

9.1. programul național de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 725/2004, prevăzut la articolul 9 alineatul (3) din regulamentul respectiv;

9.2. cele mai recente actualizări ale datelor furnizate de punctul de contact și ale rapoartelor de monitorizare prevăzute la articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004;

9.3. rezultatele monitorizării efectuate de Agenția Navală privind punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară;

9.4. evaluările de securitate ale navelor, porturilor și instalațiilor portuare relevante, planurile de securitate ale navelor, porturilor și instalațiilor portuare relevante, precum și înregistrările privind antrenamentele și exercițiile efectuate pentru nave, porturi și instalații portuare;

9.5. notificările privind deciziile prevăzute la articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004, adoptate în urma evaluărilor obligatorii ale riscurilor de securitate;

9.6. orice orientări, instrucțiuni, indicații sau proceduri emise la nivel național pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 725/2004 și a Directivei 2005/65/CE.

10. În cazul în care inspectorii Comisiei Europene întâmpină dificultăți în exercitarea atribuțiilor lor, Agenția Navală și celelalte entități competente acordă în mod obligatoriu sprijinul necesar, prin toate mijloacele de care dispun în limitele competențelor lor legale, pentru a permite îndeplinirea integrală a sarcinilor de inspecție.

11. Agenția Navală a Republicii Moldova, precum și entitățile competente, asigură cooperarea necesară cu experții tehnici care participă la inspecțiile Comisiei Europene în cadrul asistenței tehnice acordate acesteia de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă.

Capitolul IV. Participarea inspectorilor naționali la inspecțiile Comisiei Europene

12. Agenția Navală, de comun acord cu Comisia Europeană și în măsura posibilului, pune la dispoziție inspectorii naționali care întrunesc condițiile necesare pentru a participa la inspecțiile Comisiei Europene, inclusiv la activitățile conexe de pregătire și raportare.

13. Inspectorii naționali desemnați potrivit pct.12 nu pot participa la inspecțiile Comisiei Europene desfășurate în Republica Moldova.

14. Agenția Navală a Republicii Moldova transmite Comisiei Europene lista inspectorilor naționali care pot fi solicitați să participe la inspecții și asigură actualizarea acesteia cel puțin o dată pe an, până la sfârșitul lunii iunie.

15. În vederea aplicării pct.14 Agenția Navală se asigură că lista inspectorilor naționali cuprinde cel puțin:

- 15.1. numele și funcția inspectorului;
- 15.2. datele de contact profesionale;
- 15.3. domeniul de competență și experiența relevantă în materie de securitate maritimă;
- 15.4. nivelul de autorizare sau acces la informații sensibile, după caz;
- 15.5. cunoașterea limbii engleze ori a altor limbi de lucru relevante pentru participarea la inspecții.

16. Solicitățile privind participarea inspectorilor naționali la inspecțiile Comisiei Europene se examinează de către Agenția Navală cu prioritate și se comunică în timp util, cu cel puțin două luni înainte de data planificată a inspecției.

17. Participarea inspectorilor naționali la inspecțiile Comisiei Europene se realizează în condițiile prevăzute de legislația Uniunii Europene aplicabilă privind suportarea cheltuielilor aferente.

18. Agenția Navală a Republicii Moldova, precum și entitățile competente, asigură cooperarea necesară cu experții tehnici care participă la inspecțiile Comisiei Europene în cadrul asistenței tehnice acordate acesteia de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă.

Capitolul V. Cerințe privind calificarea și formarea inspectorilor naționali

19. Agenția Navală a Republicii Moldova desemnează pentru participarea la inspecțiile Comisiei Europene doar inspectorii naționali care dețin calificarea profesională corespunzătoare și experiență teoretică și practică adecvată în domeniul securității maritime, care dețin, cel puțin, următoarele cunoștințe și competențe:

- 19.1. o bună înțelegere a cerințelor în materie de securitate maritimă și a modului de aplicare a acestora în operațiunile supuse controlului;
- 19.2. o bună cunoaștere practică a tehnologiilor și tehnicilor de securitate;
- 19.3. cunoașterea principiilor, procedurilor și tehnicilor de inspecție;

- 19.4. cunoașterea practică a operațiunilor supuse controlului;
- 19.5. cunoașterea cerințelor privind sănătatea, siguranța și securitatea aplicabile activității în mediul maritim;
- 19.6. cunoașterea principalelor cerințe legale aplicabile în domeniul securității maritime.

20. Agenția Navală a Republicii Moldova se asigură că inspectorii naționali propuși pentru participarea la inspecțiile Comisiei Europene au beneficiat de o formare profesională corespunzătoare pentru efectuarea unor astfel de inspecții, aceștia trebuie să beneficieze de formare în mod periodic, cel puțin o dată la cinci ani, pentru a-și actualiza cunoștințele.

21. Formarea necesară pentru ca inspectorii naționali să poată acționa în calitate de inspector ai Comisiei trebuie:

- 21.1. să fie acreditată de Comisie;
- 21.2. să aibă o componentă inițială și una periodică;
- 21.3. să asigure un standard de performanță adecvat pentru a verifica dacă măsurile de securitate sunt aplicate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și cu Directiva 2005/65/CE.

22. În cazul în care, în cursul unei inspecții precedente, comportamentul sau performanțele unui inspector național, nu au îndeplinit cerințele prezentului regulament, inspectorul respectiv nu se mai desemnează de Agenția Navală pentru a participa la sarcinile de inspecție ale Comisiei.

Capitolul VI. PROCEDURILE DE DESFĂȘURARE A INSPECȚIILOR COMISIEI

23. Agenția Navală a Republicii Moldova, desemnează un punct de contact, iar acesta, asigură primirea, gestionarea și coordonarea notificărilor privind inspecțiile Comisiei Europene care urmează a fi desfășurate pe teritoriul Republicii Moldova.

24. La primirea notificării unei inspecții din partea Comisiei Europene, punctul de contact întreprinde fără întârziere:

- 24.1. măsurile necesare pentru examinarea conținutului notificării;
- 24.2. informează Agenția Navală și autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului, administrațiile portuare, operatorii instalațiilor portuare și alte entități relevante vizate de inspecție;
- 24.3. coordonează măsurile pregătitoare necesare pentru desfășurarea inspecției;
- 24.4. coordonează completarea chestionarului preliminar în termen de către Agenția Navală și entitățile competente;
- 24.5. asigură transmiterea către Comisia Europeană a informațiilor și documentelor solicitate, în termenele indicate în notificare.

25. În cazul în care inspecția are ca obiectiv o instalație portuară, punctul de contact verifică și coordonează, după caz:

- 25.1. dacă inspecția urmează să includă și nave aflate în instalația portuară respectivă sau în altă parte în port pe durata inspecției;
- 25.2. dacă inspecția include și monitorizarea portului, în conformitate cu cerințele aplicabile Directivei 2005/65/CE;
- 25.3. identificarea autorităților competente și a entităților relevante care urmează să fie implicate în desfășurarea inspecției.

26. Punctul de contact aduce la cunoștința Comisiei, cu cel puțin 24 de ore înainte de inspecție, numele statului de pavilion și numărul OMI al navelor preconizate a se afla, pe durata inspecției, într-una din instalațiile portuare sau într-unul din porturile notificate.

27. În cazul în care inspecția unei instalații portuare urmează să includă și o navă sub pavilionul Republicii Moldova, punctul de contact ia legătura cu Comisia pentru a confirma dacă nava se află sau nu în instalația portuară pe durata inspecției.

28. În cazul în care o navă identificată anterior în vederea inspecției nu se mai află în port sau în instalația portuară vizată pe durata inspecției, punctul de contact cooperează cu Comisia Europeană și cu coordonatorul desemnat pentru identificarea unei alte nave adecvate pentru inspecție, inclusiv într-o altă instalație portuară din cadrul aceluiași port, după caz.

29. În cazul în care Comisia Europeană participă la o inspecție sau la o verificare națională a unei nave într-o locație situată în afara teritoriului Uniunii Europene, punctul de contact cooperează cu Comisia Europeană și cu inspectorul statului de pavilion în vederea facilitării desfășurării acestor activități, în limitele competențelor legale aplicabile.

Capitolul VII. Pregătirea inspecțiilor

30. Agenția Navală a Republicii Moldova, prin punctul de contact, desfășoară activitățile pregătitoare necesare pentru a asigura desfășurarea eficientă, coerentă și corespunzătoare a inspecțiilor Comisiei Europene. La primirea din partea Comisiei Europene a numelor inspectorilor mandatați să efectueze inspecția, inclusiv a numelui șefului echipei de inspecție, punctul de contact întreprinde măsurile necesare pentru pregătirea inspecției.

31. Pentru fiecare inspecție, punctul de contact asigură desemnarea unui coordonator responsabil de aspectele practice asociate activităților de inspecție.

32. Pe durata inspecției, șeful echipei de inspecție este persoana principală de contact pentru coordonator.

Capitolul VIII. Desfășurarea inspecțiilor Comisiei Europene

33. Agenția Navală a Republicii Moldova și entități competente asigură desfășurarea inspecțiilor Comisiei Europene potrivit metodologiei standardizate aplicabile la nivelul Uniunii Europene pentru monitorizarea aplicării cerințelor de securitate maritimă prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și de Directiva 2005/65/CE.

34. Pe durata desfășurării inspecției, inspectorii Comisiei Europene sunt însoțiți permanent de un reprezentant al Agenției Navale desemnat în acest scop. Reprezentantul desemnat are obligația de a acorda sprijinul necesar desfășurării inspecției, fără a afecta eficiența, obiectivitatea sau eficacitatea acesteia.

35. Agenția Navală a Republicii Moldova și entitățile inspectate asigură desfășurarea inspecțiilor într-un mod care afectează cât mai puțin posibil continuitatea și fluiditatea operațiunilor comerciale, fără a compromite scopul și eficacitatea activităților de inspecție.

36. În cazul în care inspecția vizează o navă aflată într-o instalație portuară, iar statul de pavilion al navei nu este statul membru al instalației portuare, Agenția Navală a Republicii Moldova asigură însoțirea inspectorilor Comisiei Europene, pe durata inspecției navei, de către un funcționar al unei autorități competente relevante în domeniul securității maritime și portuare.

37. Agenția Navală a Republicii Moldova și alte autorități după caz, și entități competente asigură inspectorilor Comisiei Europene accesul în toate zonele, locațiile, spațiile, documentele și activitățile relevante necesare pentru realizarea inspecției, în condițiile legii și cu respectarea cerințelor aplicabile de securitate și confidențialitate.

38. Testele efectuate în cadrul inspecției se realizează numai după notificarea punctului de contact și cu acordul acestuia privind întinderea și scopul testelor. În acest sens, punctul de contact întreprinde toate măsurile necesare de coordonare cu autoritățile competente și entitățile vizate.

39. Punctul de contact este informat fără întârziere cu privire la orice neconformitate majoră identificată în cadrul inspecției în raport cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau cu Directiva 2005/65/CE și asigură transmiterea acestei informații către Agenția Navală și entitățile competente, în vederea adoptării măsurilor necesare.

40. În cazul în care, în cadrul inspecției unei nave, se constată o neconformitate majoră care necesită adoptarea unor măsuri imediate potrivit legislației aplicabile, punctul de contact întreprinde, fără întârziere, măsurile de coordonare necesare cu Agenția Navală.

41. Agenția Navală a Republicii Moldova, prin punctul de contact desemnat, asigură primirea, examinarea și gestionarea raportului de inspecție transmis de Comisia Europeană în urma desfășurării inspecției.

42. Agenția Navală a Republicii Moldova informează entitățile inspectate cu privire la constatările relevante ale inspecției care le privesc, fără a transmite acestora raportul de inspecție.

43. În cazul în care raportul de inspecție conține recomandări pentru acțiuni corective, Agenția Navală a Republicii Moldova, împreună cu autoritățile competente și entitățile vizate, dispune măsurile necesare pentru examinarea și implementarea acestora, în limitele competențelor legale aplicabile.

Capitolul IX. Acțiuni corective

44. Agenția Navală asigură elaborarea și transmiterea către Comisia Europeană a poziția oficială în scris la raportul de inspecție, în termen de 3 luni de la data transmiterii acestuia.

45. Poziția oficială prevăzută în pct.44 include:

45.1. observațiile și poziția oficială cu privire la constatările și recomandările cuprinse în raportul de inspecție;

45.2. planul de acțiune privind remedierea deficiențelor identificate, cu indicarea măsurilor concrete, a autorităților sau entităților responsabile și a termenelor de realizare.

46. În cazul în care raportul de inspecție nu identifică nicio neconformitate sau neconformitate majoră cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau cu Directiva 2005/65/CE, nu este necesar un răspuns.

47. În cazul în care, în vederea remedierii unei neconformități majore constatate, Agenția Navală aprobă sau intenționează să aprobe măsuri corective imediate, acesta notifică de îndată Comisiei măsurile respective, înainte de publicarea raportului de inspecție. În asemenea cazuri, raportul de inspecție va consemna măsurile corective adoptate de Agenția Navală. Dacă sunt adoptate numai măsuri provizorii, Agenția Navală informează de îndată Comisia și comunică termenul-limită pentru implementarea măsurilor corective complete și definitive.

Capitolul X. Cooperarea ulterioară cu Comisia Europeană în caz de neconformitate

48. În cazul în care raportul de inspecție constată existența unei neconformități sau a unei neconformități majore în raport cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 ori cu Directiva 2005/65/CE, Agenția Navală a Republicii Moldova, împreună cu autoritățile competente și entitățile vizate, asigură cooperarea necesară cu Comisia Europeană în vederea clarificării constatărilor și a verificării măsurilor corective întreprinse.

49. În sensul pct.48, Agenția Navală a Republicii Moldova:

49.1. prezintă, la solicitarea Comisiei Europene, explicații, clarificări sau informații suplimentare referitoare la poziția statului membru ori la măsurile dispuse;

49.2. asigură condițiile necesare desfășurării unei inspecții sau monitorizări ulterioare de către Comisia Europeană, în vederea verificării implementării măsurilor corective;

49.3. cooperează cu autoritățile competente în vederea gestionării consecințelor juridice și administrative ce pot rezulta din constatarea neconformităților, în condițiile legislației Uniunii Europene aplicabile.

50. În cazul în care urmează să fie efectuată o inspecție ulterioară a unei nave care arborează pavilionul Republicii Moldova, Agenția Navală a Republicii Moldova informează Comisia Europeană, în măsura posibilului, cu privire la următoarele porturi de escală ale navei, pentru a facilita stabilirea locului și momentului efectuării inspecției ulterioare.

Capitolul XI. Confidențialitatea și protecția informațiilor

51. Agenția Navală a Republicii Moldova, precum și celelalte autorități și entități competente implicate în desfășurarea inspecțiilor Comisiei Europene, asigură protecția informațiilor clasificate la care au acces ori pe care le transmit sau le primesc în cadrul acestor inspecții, în conformitate cu legislația națională aplicabilă.

52. Agenția Navală a Republicii Moldova asigură măsurile organizatorice, tehnice și administrative necesare pentru a garanta păstrarea confidențialității, integrității și securității informațiilor prevăzute în pct.51, inclusiv în ceea ce privește accesul, utilizarea, transmiterea, stocarea și arhivarea acestora.

53. Schimbul de informații sensibile, dar neclasificate, dintre Agenția Navală a Republicii Moldova, alte autorități competente și Comisia Europeană este permis, cu condiția ca informațiile respective să fie protejate în conformitate cu cerințele aplicabile, astfel încât să fie garantată confidențialitatea acestora.

54. Autoritățile și entitățile care participă la inspecțiile Comisiei Europene răspund de respectarea obligațiilor de confidențialitate și de protecție a informațiilor potrivit competențelor ce le revin.

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea unor regulamente în domeniul consolidării securității maritime, securității portuare și a securității navelor maritime

1.	Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea unor regulamente în domeniul consolidării securității maritime, securității portuare și a securității navelor maritime a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova, în calitate de autoritate administrativă din subordinea ministerului.
2.	Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Elaborarea proiectului hotărârii Guvernului este fundamentată pe prevederile art. 2 din Legea nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asocieră între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199 art. 442) și art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), cu modificările ulterioare, potrivit cărora Guvernul aprobă acte normative pentru organizarea executării legilor. Sursa principală a intervenției normative o constituie necesitatea instituirii unui cadru național complet de aplicare a cerințelor prevăzute de Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și de Codul ISPS, precum și de transpunere și implementare coerentă a actelor Uniunii Europene aplicabile în domeniul securității maritime și portuare: 1) Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare; 2) Directiva 2005/65/CE privind consolidarea securității portuare; 3) Recomandarea Comisiei 2010/159/UE din 11 martie 2010 privind măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor; precum și 4) Regulamentul (CE) nr. 324/2008 al Comisiei de stabilire a procedurilor revizuite de desfășurare a inspecțiilor efectuate de către

	Comisie în domeniul securității maritime, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2016/462 al Comisiei. Proiectul urmărește, de asemenea, realizarea angajamentelor Republicii Moldova privind apropierea legislației naționale de acquis-ul Uniunii Europene în domeniul transportului maritim, consolidarea capacității administrative a autorității competente și asigurarea unui cadru normativ previzibil pentru administrațiile portuare, operatorii instalațiilor portuare, companiile de nave, navele care arborează pavilionul Republicii Moldova și organizațiile de securitate recunoscute.
2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	În prezent, domeniul securității portuare și al securității la bordul navelor este reglementat prin Hotărârea Guvernului nr. 23/2024 privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor. Actul normativ în vigoare aprobă două regulamente distincte: Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare. Ambele regulamente indică expres faptul că transpun doar parțial actele Uniunii Europene aplicabile domeniului, respectiv Directiva 2005/65/CE și Regulamentul (CE) nr. 725/2004. Analiza cadrului normativ în vigoare a demonstrat că hotărârea Guvernului nr. 23/2024 nu a fost concepută ca un act normativ complet de implementare a Codului ISPS, ci ca o transpunere parțială a unor prevederi din actele UE. Din acest motiv, reglementarea actuală conține norme generale privind existența evaluărilor de securitate, a planurilor de securitate, a nivelurilor de securitate și a declarațiilor de securitate, însă nu dezvoltă suficient mecanismele administrative de punere efectivă în aplicare a acestor cerințe. În urma procesului de analiză a actelor normative naționale și compatibilității cu cerințele actelor Uniunii Europene (UE) dintre Comisia Europeană și Guvernul Republicii Moldova în anul 2025, <i>a fost constatat implementarea parțială a actelor UE, și lacune majore în implementarea Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și de Codul ISPS, în același timp norme care contravin cadrului normativ internațional. Regulamentul CE nr. 725/2004 prevede expres implementarea în legislația națională a Convenției SOLAS în special capitolul XI-2 și a Codului internațional privind securitatea navelor și a instalațiilor portuare.</i>

În domeniul securității maritime și portuare, simpla preluare a unor obligații generale nu este suficientă. Cerințele Codului ISPS presupun existența unui sistem procedural complet, care să includă evaluarea securității, aprobarea evaluării, elaborarea planului, aprobarea planului, implementarea acestuia, verificarea implementării de către autoritatea competentă, eliberarea documentului de conformitate, monitorizarea periodică, revizuirea, suspendarea sau retragerea documentelor și aplicarea măsurilor corective în caz de neconformitate. În lipsa acestor elemente, cadrul normativ riscă să rămână unul formal, fără instrumente administrative suficiente pentru intervenția statului.

Hotărârea Guvernului nr. 23/2024 transpune parțial Directiva 2005/65/CE și Regulamentul (CE) nr. 725/2004, însă nu instituie un cadru complet de implementare a Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS și a Codului ISPS. În actul actual sunt preluate anumite cerințe generale, dar nu sunt dezvoltate toate procedurile necesare pentru aplicarea lor efectivă în ordinea juridică națională. Prin urmare, actul nu reglementează într-o manieră completă lanțul administrativ: evaluare de securitate – aprobare – plan de securitate – implementare – verificare – certificare/declarație a conformității – monitorizare – măsuri corective. Această lacună afectează aplicabilitatea practică a reglementării și justifică aprobarea unui nou act normativ, nu doar modificarea punctiformă a celui existent.

O problemă esențială a actualului cadru normativ constă în faptul că evaluările de securitate ale porturilor și ale instalațiilor portuare sunt doar notificate Agenției Navale, fără a fi prevăzută o procedură expresă de examinare și aprobare a acestora. Notificarea are caracter informativ și nu echivalează cu validarea de fond a evaluării. Evaluarea securității constituie documentul de bază pentru elaborarea planului de securitate, prin urmare, în lipsa aprobării evaluării de către autoritatea competentă, planul poate fi întocmit în baza unor concluzii neverificate oficial. Această situație creează riscul ca vulnerabilități importante să nu fie identificate sau să nu fie tratate corespunzător, iar Agenția Navală să nu dispună de un temei procedural clar pentru a solicita completări, a respinge evaluarea ori a impune măsuri suplimentare.

În reglementarea actuală, planurile de securitate sunt aprobate de Agenția Navală, însă aceste planuri sunt întocmite în baza unor evaluări de securitate care nu sunt aprobate formal. Rezultă o ruptură juridică între documentul de fundamentare și documentul de aplicare. În practică, Agenția Navală poate ajunge să aprobe un plan întemeiat pe o evaluare asupra căreia nu a exercitat un control de fond. Această situație poate genera contestarea legalității și temeiniciei planului, mai ales în cazul în care ulterior se constată că evaluarea nu a identificat corect zonele

vulnerabile, riscurile, fluxurile de persoane și mărfuri sau măsurile de protecție necesare.

Actualul act normativ conține doar principii generale privind conținutul planurilor și termenele de aprobare, fără a reglementa suficient situațiile în care Agenția Navală nu poate fi de acord cu proiectul planului. Nu sunt dezvoltate proceduri clare pentru restituirea planului spre remediere, refuzul aprobării, stabilirea termenelor de completare, menținerea temporară în aplicare, reînnoirea, actualizarea ca urmare a unor modificări semnificative sau suspendarea efectelor în cazul unor neconformități. Lipsa acestor proceduri poate determina interpretări neuniforme și poate limita capacitatea Agenției Navale de a impune remedierea deficiențelor constatate.

Chiar dacă actul normativ în vigoare conține un model de document anexat care ar trebui să confirme conformitatea instalației portuare, acesta este denumit și tratat neclar, inclusiv ca notificare a instalației portuare, fără ca regulamentul să stabilească expres procedura de emitere, autoritatea emitentă, temeiul verificării, termenul de valabilitate, inspecțiile anuale, cazurile de încetare, suspendare sau retragere. Această soluție contravine logicii Codului ISPS, potrivit căreia conformitatea instalației portuare trebuie să rezulte dintr-o verificare efectuată de stat sau sub autoritatea statului, nu dintr-o autodeclarare sau notificare a operatorului. În lipsa unei proceduri clare, se creează riscul ca operatorul instalației portuare să își auto confirme conformitatea, ceea ce poate afecta grav încrederea partenerilor internaționali în documentele emise sau recunoscute în Republica Moldova.

Actuala reglementare prevede verificări periodice/anuale, însă nu instituie un mecanism clar prin care, după aprobarea planului de securitate al instalației portuare sau planul de securitate al portului, Agenția Navală să verifice imediat implementarea deplină a măsurilor prevăzute în plan și să emită declarația de conformitate. Aprobarea planului nu poate fi echivalată cu implementarea acestuia. Planul este un document, conformitatea căruia există numai dacă măsurile prevăzute în plan sunt aplicate efectiv în teren și verificate de autoritatea competentă. În lipsa unei inspecții de stat după implementare, o instalație portuară poate funcționa cu un plan aprobat formal, dar fără aplicarea reală a măsurilor de control al accesului, supraveghere, instruire, comunicare și reacție la incidente.

Hotărârea Guvernului nr. 23/2024 utilizează noțiunea de organizație de securitate competentă, fără a institui un mecanism complet de recunoaștere oficială, auditare, supraveghere periodică, suspendare sau retragere. Această formulare este insuficientă pentru domeniul ISPS. Organizația care participă la evaluări sau planuri de securitate trebuie să fie o

organizație de securitate recunoscută, confirmată și recunoscută de către Guvern conform cerințelor Convenției SOLAS, în urma verificării capacității sale profesionale, tehnice și organizaționale. În lipsa unui mecanism de recunoaștere, orice persoană juridică se poate prezenta ca fiind competentă, fără audit, fără verificarea personalului, fără proceduri de protecție a informațiilor sensibile și fără confirmarea cunoștințelor în domeniul SOLAS, ISPS și securității portuare.

Actualul act normativ nu reglementează verificarea periodică a organizațiilor de securitate care pot participa la elaborarea evaluărilor și planurilor. În domeniul securității maritime, recunoașterea inițială nu este suficientă. Organizațiile trebuie auditate periodic, inclusiv pentru a se verifica menținerea capacității profesionale, existența experților, aplicarea procedurilor de confidențialitate și evitarea conflictelor de interese. Lipsa unei verificări periodice poate duce la situația în care organizații care nu mai întrunesc cerințele inițiale continuă să elaboreze documente esențiale pentru securitatea portuară.

În actuala hotărârea Guvernului, declarația de securitate este legată în principal de diferența dintre nivelul de securitate al navei și cel al instalației portuare. Această abordare este prea îngustă. Declarația de securitate are rolul de a clarifica responsabilitățile de securitate între navă și instalația portuară sau între nave și poate fi necesară ori de câte ori există un risc sporit, o amenințare specifică, un incident anterior, o operațiune sensibilă, o cerere a navei, o cerere a instalației portuare sau o decizie a autorității competente. De asemenea, păstrarea declarației și responsabilitățile privind aceasta trebuie corelate cu agentul de securitate al instalației portuare, nu tratate confuz prin raportare la agentul de securitate portuară, atunci când operațiunea privește interfața navă/instalație portuară.

Partea din hotărârea Guvernului nr. 23/2024 referitoare la nave se limitează în mare parte la trimiterea generală la Partea A a Codului ISPS și la obligația de verificare și certificare potrivit acestuia. Lipsesc mecanismele naționale detaliate privind evaluarea securității navei, aprobarea planului de securitate al navei, atribuțiile agentului de securitate al companiei și ale agentului de securitate al navei, verificările inițiale, intermediare și de reînnoire, auditul intern, menținerea conformității și modificarea sistemului de securitate după certificare, precum și întreg mecanismul de certificare și modelele de certificate ale acestora. În lipsa acestor proceduri, Agenția Navală poate fi pusă în situația de a aplica direct Codul ISPS fără un mecanism administrativ național clar, ceea ce poate genera aplicare neuniformă și contestarea deciziilor, precum și reținerea navelor fără certificatele necesare la bord.

Actualul cadru normativ nu dezvoltă suficient regimul Certificatului internațional de securitate al navei și al Certificatului internațional provizoriu de securitate al navei. Nu sunt reglementate complet condițiile de emitere, verificările prealabile, valabilitatea, vizările, încetarea valabilității, schimbarea companiei, transferul sub alt pavilion, eliberarea provizorie și limitele utilizării certificatului provizoriu. Această lacună este importantă deoarece certificarea securității navei reprezintă unul dintre instrumentele principale prin care statul de pavilion demonstrează conformitatea cu SOLAS XI-2 și Codul ISPS.

Hotărârea Guvernului actuală definește nivelurile de securitate și prevede comunicarea acestora, dar nu dezvoltă suficient obligațiile operaționale concrete care revin porturilor, instalațiilor portuare, navelor și companiilor pentru fiecare nivel. Nivelurile de securitate trebuie să producă efecte practice: măsuri permanente la nivelul 1, măsuri suplimentare la nivelul 2 și măsuri speciale/instrucțiuni obligatorii la nivelul 3. În lipsa unor obligații detaliate, modificarea nivelului de securitate poate rămâne o informare formală, fără activarea clară a procedurilor și măsurilor corespunzătoare.

Actuala hotărâre a Guvernului nu conține un mecanism suficient de dezvoltat privind constatarea neconformităților, stabilirea termenelor de remediere, aplicarea măsurilor restrictive, suspendarea documentelor de conformitate, limitarea operațiunilor portuare sau corelarea cu răspunderea contravențională și penală. În lipsa acestor instrumente, obligațiile de securitate riscă să rămână declarative. Proiectul nou prevede necesitatea modificării Codului contravențional și a Codului penal, ceea ce confirmă caracterul sistemic al intervenției și necesitatea unui cadru normativ nou.

Hotărârea Guvernului nr. 23/2024 nu reglementează măsurile preventive de autoprotecție împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor. Deși aceste măsuri au caracter preponderent preventiv și operațional, includerea lor în cadrul normativ este necesară pentru a asigura o abordare completă a securității maritime, nu doar la nivelul porturilor și instalațiilor portuare, ci și în raport cu riscurile la care pot fi expuse navele în zone maritime cu risc sporit. Lipsa unor recomandări transpuse/adaptate la nivel național poate conduce la aplicarea neuniformă a bunelor practici privind pregătirea echipajului, comunicarea cu structurile internaționale relevante, raportarea incidentelor, instruirea înainte de tranzitarea zonelor de risc și conduita în cazul unui atac sau al observării unor ambarcațiuni suspecte. Prin urmare, proiectul nou include un regulament distinct privind măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor, în vederea

completării cadrului de securitate maritimă și creșterii capacității preventive a navelor și companiilor.

Hotărârea Guvernului nr. 23/2024 nu conține un cadru procedural privind pregătirea, organizarea, asigurarea accesului, cooperarea, comunicarea și urmărirea constatărilor aferente inspecțiilor efectuate de Comisia Europeană în domeniul securității maritime. Această lacună este relevantă în perspectiva aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, întrucât Regulamentul (CE) nr. 324/2008 al Comisiei, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2016/462, stabilește procedurile revizuite aplicabile inspecțiilor Comisiei pentru verificarea punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 725/2004 și, în corelare, a Directivei 2005/65/CE. Fără un asemenea mecanism, Agenția Navală, administrațiile portuare, operatorii instalațiilor portuare, companiile și organizațiile de securitate recunoscute nu ar avea reguli naționale clare privind obligațiile de cooperare, protecția informațiilor sensibile, accesul la documente și spații, desemnarea punctelor de contact, remedierea neconformităților și raportarea măsurilor întreprinse. Proiectul nou include un regulament distinct privind procedurile revizuite de asigurare și desfășurare a inspecțiilor efectuate de Comisie, cu intrare în vigoare la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, fapt ce permite pregătirea cadrului instituțional fără aplicarea prematură a obligațiilor specifice statutului de stat membru.

Deficiențele identificate nu pot fi remediate prin simple modificări terminologice sau completări izolate. Intervenția necesară privește structura de bază a reglementării: domeniul de aplicare, competențele Agenției Navale, evaluările, planurile, organizațiile de securitate recunoscute, nivelurile de securitate, declarația de conformitate, declarația de securitate, certificatele navelor, controlul conformității și răspunderea juridică. Modificările afectează o parte substanțială a actului actual, depășind 30% din conținut și schimbând arhitectura normativă. Menținerea hotărârii Guvernului nr. 23/2024 și operarea unor modificări masive ar afecta claritatea, coerența și previzibilitatea actului normativ, motiv pentru care soluția juridică adecvată constă în abrogarea hotărârii actuale și aprobarea unui nou act normativ într-o redacție integrală.

Prin urmare, intervenția normativă propusă este necesară pentru trecerea de la o reglementare parțială și predominant declarativă la un cadru procedural complet, apt să asigure aplicarea efectivă a cerințelor internaționale și europene privind securitatea portuară, securitatea instalațiilor portuare și securitatea navelor maritime. Aprobarea unui nou act normativ va permite sistematizarea normelor, eliminarea neclarităților,

	consolidarea rolului Agenției Navale și asigurarea unei baze juridice clare pentru verificare, certificare, monitorizare și control. Părțile interesate afectate de intervenția normativă sunt: Agenția Navală a Republicii Moldova, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, administrațiile portuare, operatorii instalațiilor portuare, companiile de nave, navele care arborează pavilionul Republicii Moldova, organizațiile de securitate recunoscute, autoritățile publice cu atribuții de control la frontieră, vamale și de ordine publică, precum și partenerii internaționali implicați în schimbul de informații și cooperarea în domeniul securității maritime.
3.	Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	Proiectul hotărârii Guvernului are ca obiectiv principal aprobarea cu privire la aprobarea unor regulamente în domeniul consolidării securității maritime, securității portuare și a securității navelor maritime, prin care se instituie un mecanism complet de aplicare a cerințelor SOLAS XI-2, Codului ISPS, Regulamentului (CE) nr. 725/2004, Directivei 2005/65/CE, Recomandarea CE nr. 2010/159/UE și Regulamentul CE nr.324/2008. Elementele noi introduse prin proiect constau în: • reglementarea integrată a securității portuare, securității instalațiilor portuare și securității navelor maritime într-un cadru normativ unic potrivit actelor UE și Codului ISPS; • stabilirea clară a rolului Agenției Navale ca autoritate competentă pentru coordonarea, controlul și supravegherea aplicării măsurilor de securitate; • instituirea procedurii de aprobare a evaluărilor securității portuare și a evaluărilor securității instalațiilor portuare; • detalierea procedurilor de elaborare, examinare, aprobare, restituire, actualizare și reînnoire a planurilor de securitate; • reglementarea organizațiilor de securitate recunoscute, inclusiv a cerințelor aplicabile, a limitelor delegării și a responsabilității finale a organizației recunoscute; • stabilirea atribuțiilor care nu pot fi delegate, inclusiv stabilirea nivelurilor de securitate, aprobarea evaluărilor și planurilor, controlul conformității și stabilirea cerințelor privind declarația de securitate; • reglementarea declarației de conformitate a instalației portuare, ca document emis de Agenția Navală în urma verificării implementării depline a planului de securitate aprobat;

	• reglementarea declarației de securitate pentru interfața navă/instalație portuară și pentru activități între nave, pe baza riscurilor concrete și a necesității clarificării responsabilităților părților; • instituirea mecanismelor privind evaluarea securității navei, planul de securitate al navei, verificările, auditul și certificarea securității navei; • reglementarea Certificatului internațional de securitate al navei și a Certificatului internațional provizoriu de securitate al navei; • transpunerea și adaptarea Recomandării Comisiei 2010/159/UE privind măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor; • instituirea procedurilor aplicabile, de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, pentru organizarea și desfășurarea inspecțiilor Comisiei Europene în domeniul securității maritime, conform Regulamentului (CE) nr. 324/2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2016/462; • instituirea unor reguli privind controlul conformității, măsurile corective, confidențialitatea informațiilor și necesitatea corelării cu regimul contravențional și penal. Prin aceste elemente, proiectul nu introduce doar completări izolate, ci creează un mecanism național complet de securitate maritimă și portuară, aplicabil și verificabil. Actul nou asigură claritate pentru autoritatea competentă și pentru entitățile obligate, reduce riscul aplicării neuniforme și consolidează credibilitatea Republicii Moldova în raport cu partenerii internaționali.
3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
	În procesul de elaborare a proiectului au fost analizate mai multe opțiuni alternative de intervenție normativă, inclusiv menținerea cadrului normativ actual, modificarea punctuală a Hotărârii Guvernului nr. 23/2024, reglementarea anumitor aspecte prin acte administrative interne, precum și aprobarea unor acte normative separate pentru fiecare componentă a cadrului european și internațional aplicabil. Analiza acestor opțiuni a fost efectuată din perspectiva conformității cu cerințele Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS, Codului ISPS, Regulamentului (CE) nr. 725/2004, Directivei 2005/65/CE, Recomandării Comisiei 2010/159/UE și Regulamentului (CE) nr. 324/2008 al Comisiei, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2016/462. Opțiunea menținerii situației actuale, fără intervenție normativă a fost respinsă, întrucât Hotărârea Guvernului nr. 23/2024 a fost elaborată în principal pentru transpunerea parțială a actelor Uniunii Europene și nu

institue un mecanism complet de implementare a Codului ISPS. Regulamentul actual privind securitatea portuară prevede expres că transpune parțial Directiva 2005/65/CE, iar în cazul evaluărilor securității portuare stabilește obligația administrației portuare de a efectua evaluarea și doar de a o notifica Agenției Navale, fără a reglementa aprobarea formală a acesteia de către autoritatea competentă. Menținerea situației actuale ar perpetua lacunele deja identificate, în special lipsa aprobării evaluărilor de securitate, lipsa unui mecanism clar de emitere a declarației de conformitate a instalației portuare, reglementarea insuficientă a organizațiilor de securitate recunoscute, lipsa certificatelor de securitate ale navelor, lipsa procedurilor de verificare, audit și reînnoire, precum și lipsa mecanismelor de cooperare în cazul inspecțiilor efectuate de Comisia Europeană. Această opțiune ar genera riscul aplicării formale a cerințelor de securitate, fără instrumente administrative suficiente pentru verificarea și confirmarea conformității. Totodată, ar putea afecta încrederea partenerilor internaționali în capacitatea Republicii Moldova de a asigura un sistem funcțional de securitate maritimă și portuară, în special în ceea ce privește instalațiile portuare care interacționează cu nave implicate în trafic internațional.

A fost examinată și opțiunea modificării Hotărârii Guvernului nr. 23/2024 prin completări, substituiri și ajustări punctuale. Această opțiune nu a fost considerată adecvată, deoarece modificările necesare nu se limitează la aspecte terminologice sau corectări de redactare, ci vizează însăși arhitectura juridică a reglementării. Pentru conformarea deplină, ar fi necesară modificarea domeniului de aplicare, introducerea unor capitole noi privind organizațiile de securitate recunoscute, aprobarea evaluărilor, procedura de aprobare/refuz/restituire a planurilor, declarația de conformitate a instalației portuare, certificarea navelor, certificatele provizorii, verificările inițiale/intermediare/de reînnoire, măsurile de autoprotecție împotriva pirateriei, procedurile privind inspecțiile Comisiei Europene și regimul sancționator. Proiectul nou conține deja dispoziții detaliate privind punctul de contact, cooperarea instituțională, furnizarea documentelor, remedierea deficiențelor constatate în urma inspecțiilor și obligația de a permite accesul funcționarilor abilitați. În aceste condiții, modificarea punctuală a hotărârii Guvernului nr. 23/2024 ar conduce la un act normativ fragmentat, dificil de urmărit și susceptibil de incoerențe interne. Ar fi necesare renumerotări multiple, revizuirea unui număr mare de trimiteri interne și suprapuneri între noile dispoziții și regulile existente. Prin urmare, această opțiune nu ar asigura claritatea, previzibilitatea și accesibilitatea normei juridice. În același timp în urma analizei efectuate modificarea hotărârii Guvernului nr. 23/2024 ar avea un volum ce ar exceda 120 % din actualul act normativ, fapt pentru care Legea nr.

100/2017 privind actele normative necesită abrogarea Hotărârea Guvernului și aprobarea unui nou act normativ.

A fost examinată și posibilitatea reglementării unor aspecte prin instrucțiuni interne ale Agenției Navale, ordine administrative, ghiduri sau proceduri operaționale. Această opțiune a fost respinsă, deoarece asemenea instrumente nu au forța juridică necesară pentru a crea obligații opozabile administrațiilor portuare, operatorilor instalațiilor portuare, companiilor de nave sau organizațiilor de securitate. Prin acte administrative interne nu pot fi instituite în mod suficient obligații privind aprobarea evaluărilor, emiterea declarației de conformitate, certificarea navelor, recunoașterea organizațiilor de securitate, accesul inspectorilor, termenele de remediere sau răspunderea pentru nerespectarea cerințelor. De asemenea, asemenea instrumente nu pot constitui temei suficient pentru aplicarea măsurilor restrictive sau pentru constatarea unor încălcări. Aplicarea prin instrumente neobligatorii ar genera practici neuniforme, vulnerabile la contestare, și ar diminua capacitatea Agenției Navale de a demonstra existența unui sistem național coerent de securitate maritimă și portuară.

A fost analizată și opțiunea adoptării unor acte normative separate: unul pentru securitatea portuară, unul pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare, unul pentru autoprotecție/piraterie și unul pentru inspecțiile Comisiei Europene. Această opțiune nu a fost selectată, deoarece ar fi menținut fragmentarea cadrului normativ și ar fi creat dificultăți de corelare între port, instalația portuară, navă, companie, organizația de securitate recunoscută și autoritatea competentă. Domeniul securității maritime și portuare are caracter integrat. Evaluarea securității portuare se corelează cu evaluarea instalației portuare, planul de securitate portuară trebuie să integreze măsurile din planurile instalațiilor portuare, declarația de securitate privește interfața navă/port, iar nivelurile de securitate produc efecte simultan asupra portului, instalației și navei. Fragmentarea reglementării ar putea crea suprapuneri, lacune sau interpretări divergente.

Având în vedere amploarea modificărilor, caracterul sistemic al cerințelor ISPS și necesitatea includerii tuturor componentelor relevante ale cadrului UE și internațional, a fost selectată opțiunea aprobării unei noi hotărâri de Guvern, cu abrogarea hotărârii Guvernului nr. 23/2024. Această soluție asigură o reglementare coerentă, sistematizată și aplicabilă, care cuprinde într-un singur act normativ mecanismele privind securitatea portuară, securitatea instalațiilor portuare, securitatea navelor maritime, măsurile de autoprotecție împotriva actelor de piraterie și atacurilor armate, precum și procedurile privind inspecțiile Comisiei Europene. Totodată, această opțiune permite instituirea unui cadru clar privind evaluarea, aprobarea,

	implementarea, verificarea, certificarea, monitorizarea, controlul și sancționarea.
4.	Analiza impactului de reglementare
4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Adoptarea proiectului va genera un impact preponderent instituțional, administrativ și procedural asupra sectorului public, în special asupra Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenției Navale a Republicii Moldova și, după caz, asupra altor autorități publice implicate în domeniul securității portuare, controlului la frontieră, ordinii publice, cooperării internaționale și gestionării situațiilor de securitate. Proiectul nu creează o autoritate publică nouă și nu modifică arhitectura instituțională de bază. Impactul principal constă în consolidarea și clarificarea atribuțiilor Agenției Navale în calitate de autoritate competentă pentru coordonarea, controlul și supravegherea aplicării măsurilor de securitate portuară și maritimă. Proiectul nou stabilește expres că Agenția Navală este responsabilă de coordonarea, controlul și supravegherea aplicării măsurilor de securitate portuară, iar aprobarea și monitorizarea planurilor se realizează pe baza concluziilor aprobate ale evaluărilor de securitate. În plan administrativ, Agenția Navală va avea atribuții mai clare privind: • efectuarea sau asigurarea efectuării evaluărilor de securitate portuară; • examinarea și aprobarea evaluărilor de securitate; • aprobarea planurilor de securitate portuară și ale instalațiilor portuare; • monitorizarea implementării planurilor de securitate; • stabilirea și comunicarea nivelurilor de securitate; • examinarea documentației privind securitatea navelor; • emiterea certificatelor și declarațiilor prevăzute de regulament; • recunoașterea, supravegherea și controlul organizațiilor de securitate; • coordonarea interinstituțională în cazul inspecțiilor sau evaluărilor externe; • gestionarea măsurilor de remediere în cazul constatării neconformităților. Un impact important asupra sectorului public rezultă din introducerea cadrului privind inspecțiile Comisiei Europene în domeniul securității maritime. Proiectul prevede că, în cazul evaluărilor, vizitelor de verificare

	sau inspecțiilor efectuate de organizații internaționale sau de Comisia Europeană, Agenția Navală, în calitate de punct de contact, asigură cooperarea instituțională, coordonarea participării autorităților și furnizarea informațiilor și documentelor necesare. De asemenea, în cazul în care Comisia comunică un raport cu neconformități sau deficiențe, Agenția Navală dispune măsurile necesare pentru remedierea acestora și transmite informații privind măsurile adoptate. Prin urmare, proiectul va necesita ajustarea procedurilor interne ale Agenției Navale, instruirea personalului cu atribuții de control și elaborarea unor instrumente operaționale interne privind examinarea documentației, aprobarea evaluărilor, emiterea certificatelor, monitorizarea planurilor, evidența declarațiilor de conformitate și cooperarea cu alte autorități. Impactul asupra sectorului public este unul gestionabil, întrucât activitățile menționate se încadrează în domeniul de competență al Agenției Navale și al autorității centrale de specialitate în domeniul transporturilor. Totodată, proiectul are un efect pozitiv asupra capacității administrative, deoarece reduce incertitudinile privind competențele, limitează riscul aplicării neuniforme și consolidează rolul statului în asigurarea securității maritime și portuare.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Implementarea proiectului nu presupune, în principiu, crearea unor noi instituții publice, majorarea numărului de autorități implicate sau instituirea unor scheme de finanțare distincte din bugetul de stat. Impactul financiar asupra sectorului public va fi preponderent administrativ și va putea fi gestionat în limitele resurselor bugetare aprobate pentru autoritățile responsabile. Pentru Agenția Navală, implementarea proiectului va presupune activități suplimentare de ordin procedural și operațional, inclusiv examinarea și aprobarea evaluărilor de securitate, aprobarea planurilor, efectuarea inspecțiilor, emiterea declarațiilor de conformitate, examinarea documentației de securitate a navelor, emiterea certificatelor, gestionarea evidențelor și cooperarea cu autoritățile naționale și internaționale. Aceste activități se circumscriu însă atribuțiilor Agenției Navale în domeniul securității maritime, controlului statului de pavilion, controlului statului port și supravegherii activităților portuare. Aceste costuri vor fi acoperite în limita alocațiilor bugetare aprobate anual pentru autoritățile responsabile, fără a necesita alocări bugetare suplimentare sau instituirea unor fonduri speciale. Totodată, proiectul

	poate reduce costurile administrative generate de aplicarea neuniformă a cadrului actual, prin clarificarea procedurilor și prevenirea necesității unor intervenții repetate sau interpretări administrative divergente.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	Proiectul va avea impact asupra administrațiilor portuare, operatorilor instalațiilor portuare, companiilor de nave, armatorilor, agenților maritimi de nave în port, organizațiilor de securitate care vor solicita recunoașterea sau desemnarea și, după caz, asupra altor entități private implicate în operarea, exploatarea sau deservirea navelor și instalațiilor portuare. Impactul asupra sectorului privat nu constă în introducerea unor cerințe arbitrare sau disproporționate, ci în clarificarea și sistematizarea unor obligații care derivă din cadrul internațional și european aplicabil securității maritime. Proiectul instituie mecanisme clare prin care obligațiile de securitate devin aplicabile, verificabile și previzibile. Un element important al impactului asupra sectorului privat îl constituie obligația administrațiilor portuare și a operatorilor instalațiilor portuare de a-și revizui planurile de securitate. În acest sens, în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a hotărârii, administrațiile portuare și operatorii instalațiilor portuare vor revizui planurile de securitate în baza evaluărilor de securitate efectuate de Agenția Navală. Această măsură tranzitorie este necesară pentru trecerea de la sistemul actual, bazat pe evaluări notificate și planuri aprobate în baza cadrului vechi, la un sistem nou, bazat pe evaluări aprobate, planuri revizuite, verificarea implementării și emiterea declarațiilor de conformitate. Pentru administrațiile portuare și operatorii instalațiilor portuare, proiectul poate genera anumite obligații administrative și organizaționale, inclusiv: • revizuirea planurilor de securitate existente; • actualizarea procedurilor interne privind accesul, supravegherea, zonele restricționate, comunicațiile și raportarea incidentelor; • participarea la evaluările efectuate de Agenția Navală sau de organizațiile de securitate recunoscute; • asigurarea implementării măsurilor prevăzute în planurile aprobate; • organizarea instruirilor și exercițiilor de securitate; • păstrarea evidențelor privind exercițiile, incidente, amenințările și modificările nivelurilor de securitate; • permiterea accesului funcționarilor abilitați pentru verificări și inspecții.

	Totuși, aceste obligații sunt justificate prin natura domeniului reglementat. Securitatea portuară și securitatea interfeței navă/port implică protecția infrastructurii, persoanelor, navelor, încărcăturii, proviziilor de bord și continuității activităților portuare. Proiectul nu instituie cerințe care să depășească nejustificat cadrul ISPS, ci creează mecanismele necesare pentru aplicarea acestuia în ordinea juridică națională. Pentru operatorii economici, impactul va fi proporțional. Costurile administrative posibile vor viza în principal actualizarea documentației, revizuirea planurilor, organizarea instruirilor, participarea la verificări și, după caz, implementarea măsurilor corective identificate în evaluările de securitate. Aceste costuri trebuie privite ca parte a obligațiilor normale de conformare în domeniul securității maritime și portuare. În același timp, impactul este pozitiv pe termen mediu și lung, deoarece proiectul asigură predictibilitate juridică, reduce riscul de aplicare arbitrară, clarifică procedurile de aprobare și verificare și consolidează încrederea partenerilor internaționali în instalațiile portuare din Republica Moldova. Pentru operatorii instalațiilor portuare, existența unor documente aprobate și verificate de autoritatea competentă, inclusiv declarația de conformitate a instalației portuare, poate constitui un avantaj în relațiile cu navele, companiile maritime, partenerii comerciali și autoritățile străine. Estimativ, revizuirea documentației și procedurilor poate genera costuri de aproximativ 5 000–80 000 lei per operator, în funcție de complexitatea instalației și de utilizarea personalului propriu sau a consultanței specializate. În cazul în care sunt necesare măsuri tehnice suplimentare, costurile pot varia de la 10 000–50 000 lei pentru măsuri minime, până la 80 000–300 000 lei pentru măsuri tehnice medii, iar în cazuri justificate pot depăși această valoare pentru intervenții complexe. Aceste costuri sunt orientative și vor depinde de rezultatele evaluărilor de securitate. Costurile de conformare sunt justificate de necesitatea prevenirii incidentelor de securitate, protejării persoanelor, navelor, mărfurilor și infrastructurii portuare, precum și de necesitatea consolidării încrederii partenerilor internaționali în sistemul național de securitate maritimă și portuară. Pe termen mediu, proiectul poate reduce costurile generate de aplicarea neuniformă a cadrului actual, de neconformități, de întârzieri operaționale și de eventuale incidente de securitate.
4.4.	Impactul social
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal

	Proiectul poate implica prelucrarea unor date cu caracter personal în măsura în care sunt gestionate informații privind agenții de securitate, personalul cu atribuții de securitate, persoanele autorizate să acceseze zone restricționate, participanții la instruirii sau exerciții, funcționarii abilitați să efectueze controale și, după caz, persoanele implicate în incidente de securitate. Totuși, proiectul nu instituie un mecanism nou de prelucrare masivă sau disproporționată a datelor cu caracter personal. Prelucrarea datelor este limitată la ceea ce este necesar pentru aplicarea măsurilor de securitate, controlul accesului, verificarea conformității, evidența instruirilor și gestionarea incidentelor. Datele urmează a fi prelucrate cu respectarea legislației privind protecția datelor cu caracter personal, a principiilor legalității, proporționalității, limitării scopului și asigurării securității informațiilor. Un aspect important îl constituie faptul că evaluările și planurile de securitate conțin informații sensibile privind vulnerabilități, zone restricționate, proceduri de intervenție și măsuri de protecție. Din acest motiv, protecția informațiilor confidențiale și limitarea accesului la acestea reprezintă o condiție esențială pentru aplicarea proiectului.
4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Proiectul nu conține prevederi care să instituie tratamente diferențiate pe criterii de sex, gen, vârstă, origine etnică, religie, dizabilitate sau alte criterii protejate. Obligațiile instituite se aplică în mod egal tuturor entităților și persoanelor vizate, în funcție de rolul acestora în sistemul de securitate maritimă și portuară. Totodată, cerințele privind instruirea, accesul în zone restricționate, desemnarea personalului responsabil și participarea la exerciții trebuie aplicate nediscriminatoriu. În măsura în care vor fi elaborate proceduri interne, acestea trebuie să respecte principiul egalității de tratament și să nu creeze bariere nejustificate pentru participarea femeilor sau bărbaților la activitățile de securitate portuară și maritimă. Prin urmare, proiectul nu are impact negativ asupra egalității de gen.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Proiectul are un impact pozitiv indirect asupra mediului. Deși obiectul principal al reglementării îl constituie securitatea portuară și maritimă, măsurile de prevenire a incidentelor de securitate pot contribui la evitarea unor evenimente cu consecințe de mediu, cum ar fi sabotarea instalațiilor, manipularea frauduloasă a încărcăturilor, avarierea navelor, afectarea infrastructurii portuare, scurgeri de substanțe periculoase sau incidente care pot genera poluare.

	Prin consolidarea controlului accesului, supravegherii zonelor critice, gestionării încărcăturii, comunicării de securitate și răspunsului la amenințări, proiectul contribuie la reducerea riscului producerii unor incidente care pot afecta mediul acvatic și zona portuară. Proiectul nu introduce activități cu impact direct negativ asupra mediului și nu presupune lucrări de infrastructură, extinderi de capacități industriale sau intervenții fizice obligatorii asupra mediului. Eventualele măsuri tehnice care vor fi adoptate de operatori pentru conformare vor trebui implementate cu respectarea legislației de mediu aplicabile.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Aplicarea cadrului normativ nu generează alte impacturi semnificative de natură economică, socială sau administrativă decât cele analizate anterior. Implementarea acestuia contribuie la creșterea credibilității și funcționalității securității portuare și la bordul navelor, la îmbunătățirea cooperării internaționale și credibilității siguranței și securității statului, precum și la apropierea procedurilor naționale de standardele UE și de bunele practici internaționale.
5.	Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	Proiectul hotărârii de Guvern constituie măsura normativă principală necesară pentru transpunerea și implementarea în legislația națională a cadrului juridic al Uniunii Europene în domeniul securității maritime și portuare, prin aprobarea unui act normativ unitar și sistematizat care reglementează securitatea portuară, securitatea instalațiilor portuare, securitatea navelor maritime, măsurile de autoprotecție împotriva actelor de piraterie și atacurilor armate, precum și procedurile aferente inspecțiilor efectuate de Comisia Europeană în domeniul securității maritime. Proiectul urmărește transpunerea și/sau crearea cadrului juridic intern necesar aplicării următoarelor acte ale Uniunii Europene: 1) Directiva 2005/65/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (UE) 2019/1243. Aceasta este transpusă prin instituirea cadrului național privind securitatea portuară, inclusiv autoritatea responsabilă, evaluarea securității portuare, planul de securitate portuară, nivelurile de securitate, agentul de securitate portuară, punctul de contact, monitorizarea conformității și revizuirea periodică a evaluărilor și

planurilor. Proiectul prevede expres transpunerea Directivei 2005/65/CE în preambulul Regulamentului-cadru.

2) Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 219/2009. Acesta este implementat prin reglementarea măsurilor aplicabile navelor, instalațiilor portuare și interfeței navă/port, inclusiv prin instituirea procedurilor privind evaluarea securității instalației portuare, planul de securitate al instalației portuare, planul de securitate al navei, nivelurile de securitate, declarația de securitate, declarația de conformitate a instalației portuare și certificatele internaționale de securitate ale navelor. Proiectul prevede expres că transpune Regulamentul (CE) nr. 725/2004.

3) Recomandarea Comisiei 2010/159/UE privind măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor. Aceasta este reflectată prin aprobarea unui regulament separat, ca anexă la hotărâre, privind măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor. Prin această componentă, proiectul creează cadrul intern necesar pentru promovarea și aplicarea măsurilor preventive relevante pentru navele vizate.

4) Regulamentul (CE) nr. 324/2008 al Comisiei privind stabilirea procedurilor revizuite de desfășurare a inspecțiilor efectuate de Comisie în domeniul securității maritime, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2016/462. Acesta este reflectat prin aprobarea unui regulament separat privind procedurile de asigurare și desfășurare a inspecțiilor efectuate de Comisie în domeniul securității maritime. Proiectul prevede că acest regulament intră în vigoare odată cu aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, având în vedere că procedurile respective sunt aplicabile în raport cu statutul de stat membru.

Necesitatea transpunerii acestor acte rezultă din faptul că actualul cadru normativ, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 23/2024, transpune doar parțial Directiva 2005/65/CE și Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și nu instituie integral mecanismele naționale de aplicare, verificare, certificare, control și supraveghere necesare pentru funcționarea sistemului de securitate maritimă și portuară. Hotărârea Guvernului nr. 23/2024 indică expres caracterul parțial al transpunerii Directivei 2005/65/CE și al Regulamentului (CE) nr. 725/2004.

Prin urmare, proiectul propune abrogarea hotărârea Guvernului nr. 23/2024 și aprobarea unei noi hotărâri de Guvern, într-o redacție integrală, care să asigure transpunerea coerentă și aplicabilă a cadrului UE relevant.

	Proiectul prevede expres că, la data intrării în vigoare a noii hotărâri, hotărârea Guvernului nr. 23/2024 se abrogă. Gradul de transpunere urmărit prin proiect este unul sistemic, întrucât proiectul nu se limitează la preluarea unor definiții sau obligații generale, ci instituie mecanismele administrative necesare aplicării efective a actelor UE: desemnarea autorității competente, puncte de contact, proceduri de evaluare și aprobare, planuri de securitate, documente de conformitate, certificate, controale, evidențe, măsuri de remediere și cooperare cu instituțiile UE.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	Proiectul creează cadrul juridic intern necesar pentru implementarea efectivă a legislației Uniunii Europene în domeniul securității maritime și portuare, prin instituirea unui mecanism național coerent privind securitatea porturilor, instalațiilor portuare și navelor maritime. În acest sens, proiectul stabilește reguli clare privind autoritatea competentă, evaluările de securitate, aprobarea planurilor de securitate, nivelurile de securitate, declarația de securitate pentru interfața navă/port, declarația de conformitate a instalației portuare, certificarea navelor, recunoașterea organizațiilor de securitate și controlul conformității. Totodată, proiectul creează cadrul pentru aplicarea măsurilor de autoprotecție și prevenire a actelor de piraterie și atacurilor armate împotriva navelor, precum și pentru cooperarea cu Comisia Europeană în cazul inspecțiilor în domeniul securității maritime, prevederile respective urmând să producă efecte în condițiile stabilite de proiect, inclusiv la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Prin urmare, proiectul nu se limitează la preluarea formală a unor cerințe europene, ci instituie procedurile administrative necesare pentru aplicarea lor practică: evaluare, aprobare, verificare, certificare, monitorizare, remediere a neconformităților și răspundere juridică.
6.	Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
	Proiectul Hotărârii de Guvern <i>cu privire la aprobarea unor regulamente în domeniul consolidării securității maritime, securității portuare și a securității navelor maritime</i> va fi supus procesului de consultare publică și avizare/expertizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 și principiilor transparenței decizionale, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ, ulterior înregistrării și proiectul

	și documentele aferente, vor fi plasate pe platforma guvernamentală de consultări publice www.particip.gov.md , la adresa: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16272 În cadrul procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre avizare următoarelor autorități și entități publice interesate: - Cancelaria de Stat; - Ministerul Finanțelor (inclusiv Serviciul Vamal); - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Afacerilor Interne; - Serviciul de Informații și Securitate; - Ministerul Afacerilor Externe; - Ministerul Mediului; - Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare; - Consiliul Concurenței; - Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personale; - Centrul de Armonizare a Legislației. unde părțile interesate vor prezenta propuneri și obiecții în termenul prevăzut de lege.
7.	Concluziile expertizelor
	După definitivarea proiectului actului normativ potrivit avizelor, expertizei de compatibilitate cu legislația UE și rezultatelor consulturilor publice, proiectul urmează a fi expertizat de Ministerul Justiției în conformitate cu art.37 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și de Centrul Național Anticorupție în conformitate cu art.36 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
	Proiectul hotărârii de Guvern se încorporează în cadrul normativ existent prin aprobarea unui nou act normativ cu caracter special în domeniul securității maritime și portuare. Prin proiect se propune aprobarea unui cadru normativ unitar, structurat în trei regulamente: Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și a securității navelor maritime, Regulamentul privind măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor, precum și Regulamentul privind procedurile revizuite de asigurare și desfășurare a inspecțiilor efectuate de Comisie în domeniul securității maritime. Totodată, proiectul prevede abrogarea Hotărârii Guvernului nr. 23/2024 privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor, întrucât actualul act normativ transpune doar parțial cerințele europene și

	nu conține mecanisme suficiente de implementare a Codului ISPS, inclusiv în ceea ce privește aprobarea evaluărilor de securitate, emiterea declarațiilor de conformitate, certificarea navelor, recunoașterea organizațiilor de securitate și controlul conformității. Încorporarea noului act în sistemul normativ existent se realizează fără modificarea structurii instituționale actuale și fără crearea unor autorități publice noi. Competențele principale de implementare revin Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Agenției Navale a Republicii Moldova, în limitele atribuțiilor acestora în domeniul transportului naval, securității maritime, controlului statului de pavilion și controlului activităților portuare. Pentru asigurarea aplicării efective a noului cadru, proiectul prevede necesitatea elaborării unui proiect de modificare a Codului contravențional nr. 218/2008 și a Codului penal nr. 985/2002, în termen de 6 luni de la data publicării hotărârii. Această măsură este necesară pentru instituirea unui regim sancționator corespunzător, care să asigure caracterul executoriu al obligațiilor prevăzute de noul regulament. De asemenea, unele prevederi ale proiectului, în special cele referitoare la cooperarea cu Comisia Europeană și la procedurile de inspecție efectuate de Comisie, vor intra în vigoare odată cu aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, pentru a asigura corelarea aplicării acestora cu statutul juridic al Republicii Moldova în raport cu instituțiile Uniunii Europene.
9.	Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
	Implementarea proiectului va necesita măsuri administrative și procedurale, realizate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Agenția Navală a Republicii Moldova, în limitele competențelor funcționale stabilite de cadrul normativ în vigoare. În primul rând, Agenția Navală va elabora și va aplica procedurile interne necesare pentru efectuarea și aprobarea evaluărilor de securitate, examinarea și aprobarea planurilor de securitate, verificarea implementării acestora, emiterea declarațiilor de conformitate ale instalațiilor portuare, gestionarea declarațiilor de securitate pentru interfața navă/port, precum și emiterea certificatelor de securitate ale navelor, după caz. Totodată, va fi necesară instituirea sau actualizarea evidențelor administrative privind evaluările aprobate, planurile de securitate, declarațiile de conformitate, certificatele de securitate ale navelor,

organizațiile de securitate recunoscute, verificările efectuate, neconformitățile constatate și măsurile de remediere dispuse.

În vederea asigurării unei tranziții ordonate la noul cadru normativ, administrațiile portuare și operatorii instalațiilor portuare vor revizui planurile de securitate în termenul stabilit de proiect, în baza evaluărilor de securitate efectuate sau aprobate de Agenția Navală. Această măsură este necesară pentru corelarea planurilor existente cu noile cerințe privind evaluarea, aprobarea, implementarea și verificarea conformității.

Agenția Navală va organiza activități de informare și, după caz, instruire pentru personalul cu atribuții în domeniul securității maritime și portuare, precum și pentru entitățile vizate de proiect, în special administrațiile portuare, operatorii instalațiilor portuare, companiile de nave și organizațiile de securitate.

De asemenea, pentru prevederile care produc efecte odată cu aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, în special cele referitoare la inspecțiile efectuate de Comisia Europeană în domeniul securității maritime, Agenția Navală va pregăti mecanismele interne de cooperare, furnizare a informațiilor, protecție a informațiilor confidențiale și remediere a eventualelor neconformități constatate.

Prin urmare, implementarea proiectului nu presupune crearea unor structuri instituționale noi, ci ajustarea procedurilor interne, informarea entităților vizate, actualizarea documentației de securitate și instituirea evidențelor necesare pentru aplicarea efectivă a noului cadru normativ.

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

Vladimir BOLEA

Tabel de concordanță

La Regulamentul (CE) 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare (Text cu relevanță SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L nr. 129 din 20 aprilie 2004, (CELEX: 32004R0725)

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Regulamentul (CE) 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare (Text cu relevanță SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L nr. 129 din 20 aprilie 2004, (CELEX: 32004R0725), așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009.
2	Titlul proiectului de act normativ național Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea unor regulamente în domeniul consolidării securității maritime, securității portuare și a securității navelor maritime
3	Gradul general de compatibilitate: Compatibil, transpunere integrală
4	Autoritatea/persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5	Data întocmirii/actualizării: 30.04.2026

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 1 Obiective (1) Principalul obiectiv al prezentului regulament îl reprezintă instituirea și punerea în aplicare a unor măsuri comunitare care vizează consolidarea securității navelor utilizate în comerțul internațional și în traficul național și a instalațiilor portuare aferente acestora, în fața amenințărilor reprezentate de actele ilegale intenționate. (2) Regulamentul vizează, în afară de aceasta, să furnizeze o bază pentru armonizarea interpretării și punerii în aplicare, precum și un control la nivel comunitar ale măsurilor speciale pentru întărirea securității maritime adoptate de către Conferința diplomatică a OMI la 12 decembrie 2002, care a modificat Convenția internațională privind siguranța vieții pe mare din 1974 (Convenția SOLAS) și a instituit Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (Codul ISPS).	1. Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și a securității navelor maritime (în continuare –Regulament) reglementează măsurile de consolidare a securității portuare, instalațiilor portuare și a navelor utilizate în comerțul internațional și în traficul național în fața amenințării atentatelor la adresa securității acestora. 2. Măsurile prevăzute în pct.1 constau din: 2.1. norme de bază comune cu privire la măsurile de securitate portuară, instalațiile portuare și a securității navelor; 2.2. un mecanism de aplicare a acestor norme; 2.3. mecanisme corespunzătoare de monitorizare a conformității.	Compatibil	
Articolul 2 Definiții În sensul prezentului regulament:	10. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:	Compatibil	
1. „măsuri speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS” înseamnă modificările, prevăzute în anexa I la prezentul regulament, prin care se inserează un nou capitol XI-2 în anexa la Convenția SOLAS a OMI, în versiunea sa actualizată;	10.17. măsuri speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS - modificările prin care se inserează un nou capitol XI-2 în anexa la Convenția SOLAS a Organizației Maritime Internaționale (în continuare – OMI), în versiunea sa actualizată;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
2. „Cod ISPS” înseamnă Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare al OMI, în versiunea sa actualizată; 3. „partea A din Codul ISPS” înseamnă preambulul și cerințele obligatorii care alcătuiesc partea A din Codul ISPS, prevăzute în anexa II la prezentul regulament, privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, în versiunea sa actualizată; 4. „partea B din Codul ISPS” înseamnă recomandările care alcătuiesc partea B din Codul ISPS, prevăzute în anexa III la prezentul regulament, privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, modificată, și ale părții A din Codul ISPS, în versiunea sa actualizată;	10.11. cod internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (în continuare – Cod ISPS) – Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare care cuprinde o parte A (ale cărei dispoziții sunt obligatorii) și o parte B (ale cărei dispoziții reprezintă recomandări), astfel cum a fost adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezoluția nr. 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția SOLAS și astfel cum va putea fi modificat de către Organizația Maritimă Internațională (în continuare – OMI), cu următoarele condiții: 10.11.1. modificările la partea A din Codul ISPS să fie adoptate, să intre în vigoare și să producă efecte în conformitate cu articolul VIII din Convenția SOLAS privind procedurile de modificare aplicabile anexei, cu excepția capitolului I; 10.11.2. modificările la partea B din Codul ISPS să fie adoptate de către comitetul privind siguranța maritimă în conformitate cu regulamentul său de procedură;	Compatibil	
5. „securitate maritimă” înseamnă combinarea măsurilor preventive menite să protejeze transportul maritim și instalațiile portuare în fața amenințării reprezentate de actele ilegale intenționate;	10.32. securitate maritimă - combinarea măsurilor preventive menite să protejeze transportul maritim și instalațiile portuare în fața amenințării reprezentate de actele ilegale intenționate;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
6. „punct de contact pentru securitatea maritimă” înseamnă organism desemnat de către fiecare stat membru pentru a servi drept punct de contact pentru Comisie și pentru celelalte state membre pentru punerea în aplicare, urmărirea și furnizarea de informații privind aplicarea măsurilor de securitate maritimă prevăzute de prezentul regulament;	10.29. punct de contact pentru securitatea portuară – autoritatea desemnată pentru a servi drept punct de contact pentru Organizația Internațională Maritimă, Comisia Europeană și celelalte state membre ale Uniunii Europene și pentru a facilita, urmări și furniza informații cu privire la aplicarea măsurilor de securitate portuară prevăzute de prezentul regulament.	Compatibil	
7. „autoritate competentă pentru securitatea maritimă” înseamnă o autoritate desemnată de către un stat membru pentru a coordona, pune în aplicare și supraveghea aplicarea măsurilor de securitate prevăzute de prezentul regulament cu privire la nave și/sau la una sau mai multe instalații portuare. Competențele acestei autorități pot varia, în funcție de sarcinile care îi sunt atribuite;	10.8. autoritate competentă pentru securitatea maritimă - o autoritate desemnată de către un stat membru UE pentru a coordona, pune în aplicare și supraveghea aplicarea măsurilor de securitate cu privire la nave și/sau la una sau mai multe instalații portuare. Competențele acestei autorități pot varia, în funcție de sarcinile care îi sunt atribuite;	Compatibil	
8. „trafic maritim internațional” înseamnă orice legătură pe mare efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat membru și o instalație portuară situată în afara acelui stat membru sau invers;	10.35. trafic maritim internațional - orice legătură pe mare efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat membru UE și o instalație portuară situată în afara acelui stat membru sau invers;	Compatibil	
9. „trafic maritim național” înseamnă orice legătură efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat membru și aceeași instalație portuară sau o altă instalație portuară a aceluiași stat membru;	10.36. trafic maritim național - orice legătură efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat membru UE și aceeași instalație portuară sau o altă instalație portuară a aceluiași stat membru;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
10. „serviciu regulat” înseamnă o serie de traversări pe apă organizate de așa manieră încât să asigure legătura între două sau mai multe instalații portuare: (a) fie în conformitate cu un orar public; (b) fie cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică identificabilă;	10.33. serviciu regulat - o serie de traversări pe apă organizate de așa manieră încât să asigure legătura între două sau mai multe instalații portuare: 10.33.1. fie în conformitate cu un orar public; 10.33.2. fie cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică identificabilă;	Compatibil	
11. „instalație portuară” înseamnă o locație în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancorare, danele de așteptare și zonele de abordare a acestora dinspre mare, după caz;	10.15. instalație portuară – locul în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancoraj, dane de așteptare, împrejurimile dinspre mare, după caz;	Compatibil	
12. „interfață navă/port” înseamnă interacțiunile care au loc atunci când o navă este afectată în mod direct și imediat de activități care implică circulația persoanelor, a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare înspre sau dinspre navă;	10.16. interfață navă/port – interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun deplasarea persoanelor sau a mărfurilor, precum și furnizarea serviciilor portuare către sau dinspre navă;	Compatibil	
13. „act ilegal intenționat” înseamnă un act intenționat care, dată fiind natura sa sau contextul în care se produce, poate aduce atingere navelor utilizate atât în traficul maritim internațional, cât și în cel național, precum și pasagerilor ori încărcăturii acestora și instalațiilor portuare aferente.	10.1. act ilegal intenționat - un act intenționat care, dată fiind natura sa sau contextul în care se produce, poate aduce atingere navelor utilizate atât în traficul maritim internațional, cât și în cel național, precum și pasagerilor ori încărcăturii acestora și instalațiilor portuare aferente.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 3 Măsuri comune și domeniu de aplicare (1) În ceea ce privește transportul maritim internațional, statele membre pun în aplicare integral, până la 1 iulie 2004, măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute în Convenția SOLAS și în partea A din Codul ISPS, în condițiile și pentru navele, companiile și instalațiile portuare menționate în textele respective. (2) În ceea ce privește transportul maritim național, statele membre pun în aplicare, până la 1 iulie 2005, măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute în Convenția SOLAS și în partea A din Codul ISPS pentru navele de pasageri de clasa A, în sensul articolului 4 din Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, precum și pentru companiile acestora, astfel cum sunt acestea definite în regula IX-1 din Convenția SOLAS, și pentru instalațiile portuare care le deserveșc.	7. Măsurile de securitate portuară și securitate a navelor instituite prin prezentul regulament se coordonează în mod corespunzător cu măsurile de securitate aplicabile navelor, porturilor și instalațiilor portuare, stabilite în conformitate cu Capitolul XI-2 din anexa la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (în continuare – Convenția SOLAS), precum și cu Partea A obligatorie a Codului internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (în continuare – Codul ISPS) și recomandările cuprinse în partea B a codului, în vederea asigurării unui cadru unitar de aplicare a măsurilor de securitate în domeniul maritim și portuar.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(3) Statele membre decid, în urma unei evaluări obligatorii a riscurilor și a securității, în ce măsură aplică, până la 1 iulie 2007, dispozițiile prezentului regulament diferitelor categorii de nave care furnizează servicii naționale altele decât cele prevăzute la alineatul (2), companiilor care le exploatează și instalațiilor portuare care le deservesc. Nivelul general de securitate nu ar trebui compromis printr-o astfel de decizie. Statele membre notifică aceste decizii Comisiei în momentul adoptării lor, precum și revizuirile periodice care trebuie să aibă loc la un interval de cel mult cinci ani.	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabilă.	
(4) La punerea în aplicare a dispozițiilor ce decurg din alineatele (1), (2) și (3), statele membre țin seama în totalitate de recomandările cuprinse în partea B din Codul ISPS.	7. Măsurile de securitate portuară și securitate a navelor instituite prin prezentul regulament se coordonează în mod corespunzător cu măsurile de securitate aplicabile navelor, porturilor și instalațiilor portuare, stabilite în conformitate cu Capitolul XI-2 din anexa la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (în continuare – Convenția SOLAS), precum și cu Partea A obligatorie a Codului internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (în continuare – Codul ISPS) și recomandările cuprinse în partea B a codului, în vederea asigurării unui cadru unitar de aplicare a măsurilor de securitate în domeniul maritim și portuar.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(5) Statele membre se conformează următoarelor dispoziții cuprinse în partea B din Codul ISPS, ca și cum ar fi obligatorii: — 1.12 (revizuirea planurilor de securitate ale navei);	138. Navele cărora li se aplică cerințele Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS și ale Părții A a Codului ISPS și prezentul regulament, trebuie să dețină un plan de securitate al navei aprobat de către Agenția Navală sau, după caz, în numele acesteia de către o organizație recunoscută, și să fie exploatate în conformitate cu acest plan. 139. Agentul de securitate al companiei și agentul de securitate al navei se asigură de caracterul permanent și de eficiența planului de securitate al navei. 140. În vederea menținerii eficienței planului de securitate al navei, agentul de securitate al companiei și agentul de securitate al navei asigură efectuarea auditurilor interne ale acestuia. 141. Orice modificare adusă unui element al planului de securitate al navei aprobat, pentru care Agenția Navală a stabilit necesitatea aprobării prealabile, se supune reexaminării și aprobării înainte de includerea acesteia în planul aprobat și înainte de punerea sa în aplicare la bordul navei.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004
— 1.16 (evaluarea securității instalațiilor portuare);	72. Pentru fiecare instalație portuară situată pe teritoriul Republicii Moldova care furnizează servicii navelor ce efectuează voiaje internaționale se asigură efectuarea unei evaluări a securității instalației portuare.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	73. Evaluarea securității instalației portuare constituie un element esențial și parte integrantă a procesului de elaborare, revizuire și actualizare a planului de securitate al instalației portuare. 74. Evaluarea securității instalației portuare se efectuează de către Agenția Navală sau, după caz, de către o organizație de securitate recunoscută, delegată în condițiile stabilite de prezentul regulament. 75. În cazul în care evaluarea securității instalației portuare este efectuată de către o organizație de securitate recunoscută, Agenția Navală examinează și aprobă evaluarea, în vederea confirmării conformității acesteia cu cerințele prezentului regulament, în termen de 15 zile calendaristice. 76. Aprobarea evaluării securității instalației portuare poate fi exercitată, după caz, prin delegare, în condițiile stabilite de prezentul regulament. 78. Evaluarea securității instalației portuare se revizuieste și se actualizează periodic, ținând seama de evoluția nivelului de amenințare și de modificările aduse instalației portuare, și se revizuieste în mod obligatoriu ori de câte ori intervin modificări semnificative ale instalației portuare.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
— 4.1 (protecția confidențialității planurilor și a evaluărilor securității);	288. Informațiile privind evaluările de securitate, planurile de securitate, măsurile de securitate aplicabile, vulnerabilitățile identificate, rezultatele controalelor și inspecțiilor, precum și orice alte informații a căror divulgare poate afecta securitatea maritimă sau portuară nu pot fi divulgate, diseminate sau puse la dispoziția altor persoane decât în condițiile prevăzute de lege și numai în măsura necesară exercitării atribuțiilor de serviciu, exclusiv persoanelor autorizate potrivit competențelor legale. 289. Autoritățile și entitățile implicate în aplicarea prezentului regulament au obligația să adopte măsurile necesare pentru a preveni divulgarea neautorizată a informațiilor sensibile privind securitatea și accesul neautorizat la acestea. 289. Autoritățile și entitățile implicate în aplicarea prezentului regulament au obligația să adopte măsurile necesare pentru a preveni divulgarea neautorizată a informațiilor sensibile privind securitatea și accesul neautorizat la acestea. 290. Personalul și inspectorii însărcinați cu efectuarea controalelor, verificărilor, inspecțiilor sau altor activități în domeniul securității maritime și portuare, precum și cu gestionarea informațiilor	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	confidențiale în sensul prezentului Regulament, trebuie să îndeplinească cerințele de integritate, confidențialitate și, după caz, de acces la informații sensibile sau clasificate, potrivit legislației naționale aplicabile.		
— 4.4 (organisme de securitate recunoscute);	55. O organizație de securitate recunoscută poate acorda companiilor de nave și administrațiilor portuare, operatorilor instalațiilor portuare consultanță sau asistență privind aspectele de securitate, inclusiv în ceea ce privește evaluarea securității navei, planul de securitate al navei, evaluarea securității portului și a instalației portuare, precum și planul de securitate al portului și al instalației portuare. 56. Organizația de securitate recunoscută poate acorda asistență la elaborarea evaluărilor și planurilor de securitate prevăzute de prezentul regulament. 57. Organizația de securitate recunoscută care a participat la elaborarea evaluării securității navei sau a planului de securitate al navei nu poate fi delegată să aprobe planul respectiv.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004
— 4.5 (competențele minime ale organismelor de securitate recunoscute);	Anexa nr.4 1. O organizație de securitate recunoscută trebuie să poată demonstra: 1.1. că are competențele necesare în domeniile pertinente ale securității;	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	1.2. cunoașterea suficientă a operațiunilor navelor, instalațiilor portuare și porturilor, în special a proiectării și construcției navelor, în cazul în care furnizează servicii pentru nave, și a proiectării și construcției portului și instalațiilor portuare, în cazul în care furnizează servicii pentru instalațiile portuare; 1.3. că este capabilă să evalueze riscurile la adresa securității care ar putea apărea în timpul operării navei, porturilor și a instalației portuare, inclusiv interfața navă/port, și să stabilească modalitatea de a limita la maxim aceste riscuri; 1.4. că poate menține și îmbunătăți expertiza personalului său; 1.5. că poate asigura faptul ca personalul său să fie mereu demn de încredere; 1.6. că poate menține măsuri adecvate pentru a evita dezvăluirea neautorizată a oricărei informații privind securitatea sau accesul neautorizat la o astfel de informație; 1.7. cunoașterea cerințelor din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod, precum și normele de securitate din legislația națională și internațională pertinentă; 1.8. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și diversele forme pe care le îmbracă;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	1.9. că are cunoștințe în materie de detectare și de identificare a armelor și a substanțelor și dispozitivelor periculoase; 1.10. că are cunoștințe în materie de identificare, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentului persoanelor care riscă să amenințe securitatea; 1.11. că are cunoștințe privind tehnicile folosite pentru a contracara măsurile de securitate; 1.12. că are cunoștințe privind echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere și limitele de utilizare ale acestora.		
— 4.8 (stabilirea nivelului de securitate);	48. La stabilirea nivelului de securitate, Agenția Navală ia în considerare informațiile privind amenințările generale și specifice. Se stabilesc trei niveluri de securitate, așa cum sunt definite în capitolul XI-2 din anexa la Convenția SOLAS și partea A din Codul ISPS: 48.1. nivelul de securitate 1 – nivelul la care sunt menținute permanent măsuri de securitate minime; 48.2. nivelul de securitate 2 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate corespunzătoare suplimentare pe o perioadă de timp ca urmare a creșterii riscului de producere a unui atentat la adresa securității; 48.3. nivelul de securitate 3 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate specifice suplimentare	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	pe o perioadă de timp limitată, în cazul în care este probabil sau iminent un atentat la adresa securității, chiar dacă nu este posibil să se identifice ținta exactă.		
— 4.14, 4.15, 4.16 (puncte de contact și informații privind planurile de securitate ale instalațiilor portuare);	124. Agenția Navală asigură evidența instalațiilor portuare pentru care a fost desemnat un agent de securitate al instalației portuare și comunică această informație OMI și persoanelor interesate, inclusiv agenților de securitate ai companiei și ai navei, în condițiile stabilite de prezentul regulament. 125. Cu excepția informației privind existența unui agent de securitate al instalației portuare și a datelor de contact necesare pentru exercitarea atribuțiilor sale, alte informații referitoare la acesta nu pot fi făcute publice decât în condițiile legii și în măsura necesară. 126. Agenția Navală poate institui puncte de contact centrale ori regionale sau alte mecanisme echivalente pentru furnizarea informațiilor actualizate privind: 126.1. instalațiile portuare pentru care există planuri de securitate aprobate; 126.2. datele de contact ale agenților de securitate ai instalațiilor portuare; 126.3. organizațiile de securitate recunoscute desemnate să acționeze în numele autorităților	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	competente, precum și responsabilitățile și limitele mandatului acestora. 127. Informațiile privind existența punctelor de contact prevăzute în pct. 126 și datele necesare pentru contactarea acestora se fac publice în condițiile stabilite de Agenția Navală. 128. În cazul în care o instalației portuară nu dispune de un plan de securitate al instalației portuare, punctul de contact central sau regional ori alt mecanism desemnat de Agenția Navală indică persoana de la țărm care deține calificările necesare pentru organizarea aplicării măsurilor de securitate corespunzătoare pe durata escalei navei, după caz. 129. Agenția Navală asigură disponibilitatea datelor de contact ale funcționarilor competenți cărora agentul de securitate al navei, agentul de securitate al companiei sau agentul de securitate al instalației portuare le pot raporta motivele de îngrijorare privind securitatea. 130. Funcționarii competenți din cadrul Agenției Navale prevăzuți în pct. 100 examinează informațiile comunicate și dispun, după caz, măsurile necesare. 131. În cazul în care motivele de îngrijorare privind securitatea vizează măsuri aflate și sub jurisdicția altui stat, Agenția Navală poate coopera		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	cu autoritățile omoloage ale statului respectiv, în vederea examinării situației și a stabilirii măsurilor corespunzătoare. 132. Agenția Navală comunică OMI informațiile relevante privind punctele de contact și funcționarii competenți, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova.		
— 4.18 (documente de identificare);	329. Autoritățile competente cu atribuții de control la frontieră și Agenția Navală asigură emiterea documentelor de legitimare corespunzătoare pentru funcționarii abilitați să urce la bordul navelor sau să intre în instalațiile portuare în vederea exercitării atribuțiilor conform competențelor. Acestea stabilesc și aplică proceduri pentru verificarea autenticității documentelor de legitimare. 330. Administrațiile portuare și operatorii instalațiilor portuare sunt obligate să permită accesul funcționarilor prevăzuți în pct. 329 în vederea exercitării atribuțiilor conform competențelor în baza legitimațiilor acestora. Împiedicarea, restrângerea sau obstrucționarea nejustificată a accesului funcționarilor, atrage răspunderea în condițiile legii.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
— 4.24 (aplicarea de către nave a măsurilor de securitate preconizate de către statul în ale cărui ape teritoriale navighează);	262. Agenția Navală poate recomanda navelor care operează în apele naționale sau care și-au comunicat intenția de a intra în porturile Republicii Moldova sau din vecinătate, să pună în aplicare cu promptitudine orice măsuri de securitate recomandate, în vederea protecției navei respective și a altor nave aflate în vecinătate în cazul unor informații privind riscuri de securitate.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004
— 4.28 (numărul de membri ai echipajului navelor);	196. La stabilirea numărului minim al membrilor echipajului necesari pentru asigurarea securității navei, Agenția Navală ține seama de faptul că cerințele privind echipajul minim de siguranță vizează, în principal, siguranța navigației navei. 197. La stabilirea numărului minim al membrilor echipajului conform HG.298/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova, se iau în considerare și sarcinile suplimentare care rezultă din aplicarea planului de securitate al navei, astfel încât nava să dispună de un număr suficient de membri ai echipajului pentru îndeplinirea corespunzătoare a atribuțiilor de la bord.		Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	198. În aplicarea prevederilor pct. 196 și 197, Agenția Navală verifică dacă nava este în măsură să respecte cerințele privind timpul de odihnă și celelalte măsuri de prevenire a oboselii stabilite de legislația națională, ținând seama de totalitatea sarcinilor atribuite membrilor echipajului.		
— 4.41 (comunicarea informațiilor în cazul în care nava este expulzată dintr-un port sau i se refuză intrarea într-un port);	280. În cazurile în care unei nave i se refuză intrarea într-un port sau este expulzată din port, Agenția Navală asigură comunicarea, fără întârziere, a faptelor cunoscute autorităților competente ale statelor interesate din Uniunea Europeană și altor state pertinente. 281. Comunicarea prevăzută în pct. 280 include, în măsura în care aceste informații sunt disponibile, cel puțin următoarele: 281.1. numele navei, pavilionul, numărul de identificare al navei, indicativul de apel, tipul și încărcătura navei; 281.2. motivul refuzării acordării dreptului de intrare sau al expulzării din port sau din zonele portului; 281.3. natura oricărei neconformități cu o măsură de securitate, după caz; 281.4. detalii cu privire la orice încercare de remediere a neconformității, după caz, inclusiv condițiile impuse navei pentru călătorie;	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	281.5. portul(porturile) de escală precedent(e) și următorul port de escală declarat; 281.6. ora plecării și ora prevăzută pentru sosirea în aceste porturi; 281.7. orice instrucțiuni date navei, de exemplu raportarea traseului său; 281.8. informații disponibile privind nivelul de securitate la care nava operează în mod curent; 281.9. informații privind eventuale comunicații între statele de port și Administrație; 281.10. punctul de contact în cadrul statului de port care stabilește raportul în scopul obținerii de informații suplimentare; 281.11. lista echipajului; 281.12. orice alte informații pertinente.		
— 4.45 (navel dintr-un stat care nu este parte la convenție);	285. În raport cu navele care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Convenția SOLAS și nici la Protocolul SOLAS din 1988, Agenția Navală nu acordă un tratament mai favorabil decât cel aplicabil navelor care intră sub incidența prezentului regulament. 286. În sensul pct. 285, cerințele privind controlul, verificarea conformității și măsurile de securitate prevăzute de cerințele capitolului XI-2 din Convenția SOLAS și prezentul regulament se aplică în mod corespunzător și acestor nave.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
— 6.1 (obligația companiei de a furniza comandantului informații cu privire la operatorii navei);	145. Compania are obligația să furnizeze comandantului navei informațiile necesare pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin în conformitate cu prezentul regulament. 146. Informațiile prevăzute în pct. 145 includ, după caz, cel puțin următoarele: 146.1. datele privind părțile responsabile de desemnarea personalului de la bordul navei, inclusiv societățile de management maritim, agențiile de recrutare și concesionarii; 146.2. datele privind părțile responsabile de stabilirea utilizării navei, inclusiv navlositorii pe timp, navlositorii de navă nudă sau orice alte entități care acționează în această calitate; 146.3. în cazurile în care nava este utilizată în condițiile unui contract de navlosire, coordonatele punctelor de contact ale acestor părți, inclusiv navlositorii pe timp și de navă nudă.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004
— 8.3 - 8.10 (standardele minime privind evaluarea securității navei);	170. Evaluarea securității navei are ca obiect, după caz, cel puțin următoarele elemente: 170.1. securitatea fizică a navei; 170.2. integritatea structurală a navei; 170.3. sistemele de protecție individuală; 170.4. procedurile generale aplicabile la bord; 170.5. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	170.6. orice alte zone care, în cazul deteriorării ori utilizării lor pentru observații ilegale, pot genera riscuri pentru persoane, bunuri sau operațiunile desfășurate la bordul navei ori în cadrul interfeței navă/instalație portuară. 171. Persoanele care efectuează evaluarea securității navei trebuie să poată beneficia, după caz, de sprijinul experților în următoarele domenii: 171.1. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a formelor de manifestare ale acestora; 171.2. detectarea și identificarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase; 171.3. identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentelor persoanelor care pot amenința securitatea; 171.4. tehnicile utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate; 171.5. metodele utilizate pentru producerea unui incident de securitate; 171.6. efectele explozibililor asupra structurii și echipamentelor navei; 171.7. securitatea navei; 171.8. practicile comerciale privind interfața navă/instalație portuară; 171.9. planificarea de urgență, pregătirea pentru situații de urgență și măsurile de răspuns;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	171.10. securitatea fizică; 171.11. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; 171.12. ingineria navală; 171.13. operațiunile navelor și ale porturilor. 172. În vederea efectuării evaluării securității navei, agentul de securitate al companiei obține și înregistrează informațiile necesare, inclusiv, după caz, informații privind: 172.1. planul general al navei; 172.2. amplasarea zonelor în care accesul trebuie restricționat, inclusiv puntea de comandă, sălile mașinilor de categoria A și alte stații de control; 172.3. amplasarea și funcțiile fiecărui punct de acces efectiv sau potențial la bordul navei; 172.4. variațiile de maree care pot influența vulnerabilitatea ori securitatea navei; 172.5. spațiile destinate încărcăturii și modalitățile de arimare; 172.6. locurile de depozitare a proviziilor de bord și a echipamentului de întreținere esențial; 172.7. locurile de depozitare a bagajelor neînsoțite; 172.8. echipamentul de urgență și de rezervă disponibil pentru asigurarea serviciilor esențiale;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	172.9. numărul membrilor echipajului, sarcinile existente în materie de securitate și practicile de formare aplicate de companie; 172.10. echipamentele de securitate și de siguranță existente pentru protecția pasagerilor și a echipajului; 172.11. traseele de salvare și evacuare, precum și stațiile de adunare necesare pentru evacuarea ordonată și în siguranță a navei; 172.12. acordurile existente cu societăți private care furnizează servicii de securitate navă/apă; 172.13. măsurile și procedurile de securitate existente, inclusiv procedurile de control și inspecție, sistemele de identificare, echipamentele de supraveghere și monitorizare, documentele de identificare a personalului, precum și sistemele de comunicații, alarmă, iluminare și control al accesului. 173. Evaluarea securității navei include examinarea fiecărui punct de acces identificat, inclusiv a punților descoperite, și aprecierea modului în care acestea pot fi utilizate de persoane autorizate sau neautorizate pentru încălcarea măsurilor de securitate. 174. Evaluarea securității navei analizează dacă măsurile, principiile, procedurile și operațiunile de		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	securitate aplicabile în condiții normale și în situații de urgență rămân adecvate și stabilește cerințele de securitate privind cel puțin: 174.1. zonele cu acces restricționat; 174.2. procedurile aplicabile în caz de incendiu sau alte situații de urgență; 174.3. gradul de supraveghere a personalului navei, pasagerilor, vizitatorilor, furnizorilor, tehnicienilor însărcinați cu reparațiile, docherilor și altor persoane relevante; 174.4. frecvența și eficiența patrulelor de securitate; 174.5. sistemele de control al accesului, inclusiv sistemele de identificare; 174.6. sistemele și procedurile de comunicații de securitate; 174.7. ușile, barierele și iluminatul de securitate; 174.8. echipamentele și sistemele de securitate și supraveghere, în cazul în care acestea există. 175. Evaluarea securității navei ia în considerare persoanele, activitățile, serviciile și operațiunile care necesită protecție, inclusiv: 175.1. echipajul navei; 175.2. pasagerii, vizitatorii, furnizorii, tehnicienii, personalul instalației portuare și alte persoane relevante;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	175.3. capacitatea navei de a asigura securitatea navigației și de a adopta măsurile de urgență necesare; 175.4. încărcătura, în special mărfurile periculoase și substanțele de risc; 175.5. proviziile de bord; 175.6. echipamentele și sistemele de comunicații de securitate ale navei; 175.7. echipamentele și sistemele de securitate și supraveghere ale navei, după caz. 176. Evaluarea securității navei ia în considerare toate amenințările posibile, inclusiv: 176.1. avarierea sau distrugerea navei ori a instalației portuare, inclusiv prin dispozitive explozive, incendiere intenționată, sabotaj sau vandalism; 176.2. deturnarea sau capturarea navei ori a persoanelor aflate la bord; 176.3. manipularea frauduloasă a încărcăturii, sistemelor, echipamentelor esențiale sau proviziilor de bord; 176.4. accesul ori utilizarea neautorizată, inclusiv prezența pasagerilor clandestini; 176.5. contrabanda cu arme sau echipamente, inclusiv arme de distrugere în masă; 176.6. utilizarea navei pentru transportul persoanelor care intenționează să provoace un		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	incident de securitate și/sau a echipamentelor acestora; 176.7. utilizarea navei ca armă ori ca mijloc de producere de avarii sau distrugeri; 176.8. atacuri dinspre larg asupra navei aflate la acostare sau la ancoră; 176.9. atacuri comise de o navă aflată în larg. 177. Evaluarea securității navei identifică și analizează vulnerabilitățile posibile, inclusiv: 177.1. conflictele dintre măsurile de securitate și măsurile de siguranță; 177.2. conflictele dintre sarcinile de la bord și atribuțiile în materie de securitate; 177.3. sarcinile de cart, numărul membrilor echipajului și efectele asupra oboselii, vigilenței și performanței echipajului; 177.4. deficiențele identificate în materie de formare; 177.5. orice echipamente și sisteme de securitate, inclusiv sistemele de comunicații		
— 9.2 (standardele minime privind planul de securitate al navei);	184. Planul de securitate al navei include, în mod obligatoriu, cel puțin următoarele elemente, descrise în mod detaliat: 184.1. organigrama măsurilor de securitate prevăzute pentru navă;	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	184.2. relațiile navei cu compania, cu instalațiile portuare, cu alte nave și cu autoritățile competente care au responsabilități în materie de securitate; 184.3. sistemele de comunicații care permit asigurarea permanentă a unor comunicații eficiente la bordul navei și între navă și exterior, inclusiv cu instalațiile portuare; 184.4. măsurile de securitate de bază, atât operaționale, cât și fizice, aplicabile la nivelul de securitate 1 și care trebuie aplicate în permanență; 184.5. măsurile de securitate suplimentare care permit navei să treacă fără întârziere la nivelul de securitate 2 și, după caz, la nivelul de securitate 3; 184.6. procedurile privind revizuirea periodică sau auditarea planului de securitate al navei și modificarea acestuia, ținând seama de experiența dobândită sau de modificarea condițiilor relevante; 184.7. procedurile de raportare către punctele de contact competente ale autorităților abilitate		
— 9.4 (independența organismelor de securitate recunoscute);	178. Fiecare navă trebuie să dețină la bord un plan de securitate al navei elaborat de companie, aprobat de către Agenția Navală în condițiile stabilite de prezentul regulament. Planul de securitate al navei cuprinde măsuri corespunzătoare pentru cele trei niveluri de securitate prevăzute de prezentul regulament.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	179. În condițiile stabilite de prezentul regulament, planul de securitate al unei nave poate fi elaborat și de o organizație de securitate recunoscută. Agenția Navală poate delega unei organizații de securitate recunoscute revizuirea și aprobarea planului de securitate al navei sau a modificărilor aduse unui plan aprobat anterior. 180. Organizația de securitate recunoscută care efectuează revizuirea și aprobarea planului de securitate al navei sau a modificărilor aduse acestuia nu poate fi aceeași care a participat la efectuarea evaluării securității navei, la elaborarea planului ori la pregătirea modificărilor aduse acestuia.		
— 13.6 și 13.7 (frecvența exercițiilor și antrenamentelor de securitate pentru echipajele și pentru funcționarii de securitate ai companiilor și navelor);	213. Exercițiile în materie de securitate se desfășoară cel puțin o dată la 3 luni. În cazul în care, la un moment dat, peste 25% din personalul navei este înlocuit cu persoane care nu au participat la un exercițiu desfășurat la bordul navei respective în ultimele 3 luni, un exercițiu se organizează în decurs de o săptămână de la efectuarea schimbării de personal. Exercițiile trebuie să vizeze elemente distincte ale planului de securitate al navei, inclusiv reacția la amenințări de securitate. 214. În vederea verificării eficienței măsurilor de securitate, se organizează exerciții în materie de	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	securitate, care pot include participarea agentului de securitate al companiei, a agentului de securitate al instalației portuare, a autorităților competente din portul statului de escală și a agentului de securitate al navei, dacă acesta este disponibil, și care: 214.1. se desfășoară cel puțin o dată în fiecare an calendaristic, fără ca intervalul dintre două exerciții succesive să depășească 18 luni; 214.2. au ca obiect testarea comunicațiilor, coordonării, disponibilității resurselor și capacității de reacție; 214.3. pot fi organizate în condiții reale ori în condiții apropiate de mediul real; 214.4. pot consta într-o simulare teoretică sau într-un seminar; 214.5. pot fi desfășurate în comun cu alte exerciții, inclusiv de căutare și salvare ori de intervenție în situații de urgență.		
— 15.3 și 15.4 (standardele minime privind evaluarea securității instalației portuare);	80. Evaluarea securității instalației portuare are ca obiect, după caz, cel puțin următoarele elemente: 80.1. securitatea fizică a instalației portuare; 80.2. integritatea structurală a instalației portuare; 80.3. sistemele de protecție individuală;	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	80.4. procedurile generale aplicabile în cadrul instalației portuare; 80.5. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; 80.6. infrastructura de transport relevantă; 80.7. serviciile colective relevante; 80.8. orice alte zone care, în cazul deteriorării ori utilizării lor pentru observații ilegale, pot genera riscuri pentru persoane, bunuri sau pentru operațiunile desfășurate în cadrul instalației portuare. 81. Inspectorii din cadrul Agenției Navale care efectuează evaluări securității instalației portuare trebuie să poată beneficia, după caz, de asistența experților în următoarele domenii: 81.1. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a formelor de manifestare ale acestora; 81.2. detectarea și identificarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase; 81.3. identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentelor persoanelor care pot reprezenta un risc pentru securitate; 81.4. tehnicile utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate; 81.5. metodele utilizate pentru producerea unui incident de securitate;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	81.6. efectele explozibililor asupra structurilor și serviciilor instalației portuare; 81.7. securitatea instalației portuare; 81.8. practicile comerciale portuare; 81.9. planificarea de urgență, pregătirea pentru situații de urgență și măsurile de răspuns; 81.10. măsurile de securitate fizică, inclusiv împrejmuirile; 81.11. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; 81.12. transportul și construcțiile civile; 81.13. operațiunile navelor și porturilor.		
— 16.3 și 16.8 (standardele minime privind planul de securitate al instalației portuare);	93. Planul de securitate al instalației portuare include, în mod obligatoriu, cel puțin următoarele elemente, descrise în mod detaliat: 93.1. organizarea de securitate a instalației portuare; 93.2. legăturile funcționale ale acestei organizări cu Agenția Navală, precum și sistemele de comunicații necesare pentru a asigura funcționarea permanentă și eficientă a acesteia, inclusiv legăturile cu navele aflate în port; 93.3. măsurile de securitate de bază, atât operaționale, cât și fizice, aplicabile la nivelul de securitate 1; 93.4. măsurile de securitate suplimentare care permit instalației portuare să treacă fără întârziere	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	la nivelul de securitate 2 și, după caz, la nivelul de securitate 3; 93.5. procedurile privind revizuirea periodică sau auditarea planului de securitate al instalației portuare și modificarea acestuia, în funcție de experiența acumulată sau de schimbarea circumstanțelor relevante; 93.6. legăturile funcționale ale acestei organizări cu Agenția Navală și cu sistemele de comunicații necesare pentru a asigura funcționarea permanentă și eficientă a acesteia, precum și legăturile sale, în special cu navele aflate în port. 94. Suplimentar față de elementele prevăzute în pct. 93, planul de securitate al instalației portuare include, pentru toate nivelurile de securitate, următoarele: 94.1. rolul și structura organizației de securitate a instalației portuare; 94.2. sarcinile și responsabilitățile personalului instalației portuare care exercită atribuții în materie de securitate, formarea profesională necesară acestuia, precum și măsurile destinate evaluării eficienței fiecărui membru al personalului; 94.3. legăturile organizației de securitate a instalației portuare cu alte autorități naționale sau locale care au atribuții în domeniul securității;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	94.4. sistemele de comunicații necesare pentru asigurarea unei comunicări eficiente și continue între personalul de securitate al instalației portuare, navele aflate în port și, după caz, autoritățile naționale sau locale competente în domeniul securității; 94.5. procedurile și măsurile necesare pentru menținerea permanentă a comunicațiilor prevăzute în pct. 94.4; 94.6. procedurile și practicile privind protejarea informațiilor confidențiale referitoare la securitate, indiferent dacă acestea sunt deținute pe suport de hârtie sau în format electronic; 94.7. procedurile necesare pentru evaluarea continuă a eficienței măsurilor și procedurilor de securitate, precum și a echipamentelor de securitate, inclusiv procedurile de identificare și remediere a deficiențelor ori a funcționării necorespunzătoare a echipamentelor; 94.8. procedurile privind înaintarea, examinarea și evaluarea rapoartelor referitoare la posibila nerespectare a măsurilor de securitate sau la alte aspecte relevante de securitate; 94.9. procedurile privind manipularea încărcăturii; 94.10. procedurile privind livrarea proviziilor de bord;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	94.11. procedurile privind inventarierea și actualizarea evidenței mărfurilor periculoase și a substanțelor care pot deveni periculoase în cadrul instalației portuare, inclusiv a amplasării acestora; 94.12. mijloacele de alertare și mobilizare a patrulilor navale, a echipelor specializate de percheziție și a altor echipe de intervenție, inclusiv pentru căutarea explozibililor și efectuarea inspecțiilor submarine; 94.13. procedurile prin care, la cerere, se acordă asistență agentului de securitate al navei pentru confirmarea identității persoanelor care solicită îmbarcarea la bord; 94.14. procedurile privind facilitarea învoirii la uscat a personalului navei, efectuarea schimbului de echipaj și accesul vizitatorilor la bordul navei, inclusiv al reprezentanților organismelor care acordă asistență navigatorilor.		
— 18.5 și 18.6 (frecvența exercițiilor și antrenamentelor de securitate în cadrul instalațiilor portuare și pentru funcționarii de securitate ai instalațiilor portuare).	119. În vederea asigurării aplicării eficiente a planului de securitate al instalației portuare, se organizează exerciții cel puțin o dată la 3 luni, cu excepția cazurilor în care circumstanțele concrete impun o altă frecvență, ținând seama de operațiunile desfășurate în instalația portuară, de schimbările de personal, de tipurile de nave deservite, precum și de alte situații relevante, cu	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 120. Exercițiile prevăzute în pct. 119 vizează elemente distincte ale planului de securitate al instalației portuare, inclusiv răspunsul la amenințări de securitate, care pot include: 120.1. avarierea sau distrugerea instalației portuare ori a navei, inclusiv prin dispozitive explozibile, incendiere intenționată, sabotaj sau vandalism; 120.2. deturnarea sau capturarea navei ori a persoanelor aflate la bord; 120.3. manipularea frauduloasă a încărcăturii, a echipamentelor ori sistemelor esențiale ale navei sau a proviziilor de bord; 120.4. accesul ori utilizarea neautorizată, inclusiv prezența pasagerilor clandestini; 120.5. contrabanda cu arme ori echipamente, inclusiv arme de distrugere în masă; 120.6. utilizarea navei pentru transportul persoanelor care intenționează să provoace un incident de securitate și al echipamentelor acestora; 120.7. utilizarea navei ca armă ori ca mijloc de producere a avariilor sau distrugerilor; 120.8. blocarea intrărilor în port, a ecluzelor sau a zonelor de acces;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	120.9. atacuri nucleare, biologice ori chimice. 121. În vederea verificării eficienței măsurilor de securitate, se organizează diferite tipuri de exerciții, care pot include participarea agentului de securitate al instalației portuare, a autorităților competente din port și, după caz, a agentului de securitate al companiei și a agentului de securitate al navei, cel puțin o dată în fiecare an calendaristic, fără ca intervalul dintre acestea să depășească 18 luni. 122. Exercițiile prevăzute în pct.121 au ca obiect testarea comunicațiilor, coordonării, disponibilității resurselor și capacității de intervenție și pot fi organizate în condiții reale, sub forma unei simulări teoretice ori a unui seminar sau în comun cu alte exerciții de intervenție.		
(6) Fără a aduce atingere dispozițiilor punctului 15.4 din partea A din Codul ISPS, revizuirea periodică a evaluărilor securității instalațiilor portuare, prevăzută la punctul 1.16 din partea B din Codul ISPS, se efectuează cel târziu în termen de cinci ani de la efectuarea evaluărilor sau de la ultima revizie a acestora.	40. Agenția Navală se asigură că evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară sunt revizuite de către administrația portuară: 40.1. periodic, cel puțin o dată la 5 ani; 40.2. ori de câte ori intervin modificări care pot afecta securitatea portului. 41. Revizuirea prevăzută în pct.40 se realizează în conformitate cu prevederile aplicabile evaluării securității portuare și planurilor de securitate portuară.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(7) Prezentul regulament nu se aplică navelor de război și navelor de transport trupe, cargoboturilor cu un tonaj brut mai mic de 500, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, navelor din lemn construite primitiv, navelor de pescuit sau navelor care nu sunt angajate în activități comerciale.	5. Prezentul Regulament nu se aplică: 5.1. navelor de război și navelor de transport trupe; 5.2. cargoboturilor cu un tonaj brut mai mic de 500; 5.3. navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice; 5.4. navelor din lemn de construcție primitivă; 5.5. navelor de pescuit sau navelor care nu sunt angajate în activități comerciale.	Compatibil	
(8) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatelor (2) și (3), statele membre se asigură, la aprobarea planurilor de securitate ale navelor și a planurilor de securitate ale instalațiilor portuare, că planurile respective conțin dispoziții adecvate pentru a garanta că securitatea navelor cărora li se aplică prezentul regulament nu este compromisă de o navă oarecare, de o interfață navă/port sau de o activitate desfășurată între nave care implică nave care nu fac obiectul prezentului regulament.	24. Planurile de securitate portuară se întocmesc ținând seama de specificul diferitelor zone ale portului și integrează măsurile prevăzute în planurile de securitate ale instalațiilor portuare situate în limitele acestuia, elaborate în conformitate cu cerințele prezentului regulament. 25. Planurile de securitate portuară stabilesc, pentru fiecare nivel de securitate prevăzut în pct. 24: 25.1. procedurile care urmează a fi aplicate; 25.2. măsurile de securitate care urmează a fi implementate; 25.3. acțiunile care urmează a fi întreprinse în cazul incidentelor de securitate. 26. Fiecare plan de securitate portuară ia în considerare cel puțin cerințele detaliate specificate în anexa nr. 2 la prezentul regulament.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	27. După caz și în măsura necesară, planul de securitate portuară include în special măsuri de securitate care trebuie să se aplice pasagerilor și vehiculelor care urmează să fie îmbarcate pe nave maritime care transportă pasageri și vehicule. În cazul serviciilor de transport maritim internațional, Agenția Navală cooperează cu autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, după caz la evaluarea securității, în vederea asigurării unui nivel adecvat de securitate. 92. Planul de securitate al instalației portuare cuprinde cel puțin următoarele: 92.3. procedurile aplicabile în cazul unei amenințări la adresa securității sau al unui incident de securitate, inclusiv măsurile necesare pentru menținerea operațiunilor esențiale ale instalației portuare sau ale interfeței navă/instalație portuară; 92.7. procedurile privind interfața cu activitățile de securitate ale navelor; 92.12. măsurile destinate asigurării protecției eficiente a încărcăturii și a echipamentelor de manipulare a încărcăturii din cadrul instalației portuare;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	92.14. procedurile de răspuns în cazul activării sistemului de alertă de securitate al unei nave aflate în instalația portuară; 265. Agenția Navală și, după caz, administrația portuară sau agentul de securitate al instalației portuare evaluează riscul pe care îl prezintă interfața navă/instalație portuară ori activitatea navă-navă pentru persoane, bunuri sau mediu, în vederea stabilirii necesității încheierii declarației de securitate. 270. Agenția Navală sau agentul de securitate al instalației portuare poate solicita încheierea declarației de securitate înainte de efectuarea activităților de interfață navă/instalație portuară în cazul constatării unor neconformități, al producerii unui incident de securitate ori al apariției altor situații care pot genera riscuri pentru securitatea maritimă sau portuară. 178. Fiecare navă trebuie să dețină la bord un plan de securitate al navei elaborat de companie, aprobat de către Agenția Navală în condițiile stabilite de prezentul regulament. Planul de securitate al navei cuprinde măsuri corespunzătoare pentru cele trei niveluri de securitate prevăzute de prezentul regulament.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	182. Planul de securitate al navei se elaborează cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS și se redactează în limba ori în limbile de lucru ale navei. În cazul în care limba ori limbile utilizate nu sunt engleza, franceza sau spaniola, planul va include și o traducere în limba engleză. 183. Planul de securitate al navei cuprinde cel puțin următoarele: 183.4. procedurile aplicabile în cazul amenințărilor la adresa securității sau al incidentelor de securitate, inclusiv măsurile necesare pentru menținerea operațiunilor esențiale ale navei ori ale interfeței navă/port; 183.10. procedurile privind interacțiunea cu activitățile de securitate ale instalației portuare; 184. Planul de securitate al navei include, în mod obligatoriu, cel puțin următoarele elemente, descrise în mod detaliat: 184.2. relațiile navei cu compania, cu instalațiile portuare, cu alte nave și cu autoritățile competente care au responsabilități în materie de securitate;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 4 Comunicarea informațiilor (1) Fiecare stat membru comunică OMI, Comisiei și celorlalte state membre informațiile solicitate în conformitate cu regula 13 (comunicarea informațiilor) cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS. (2) Fiecare stat membru furnizează Comisiei și celorlalte state membre datele de contact ale persoanelor de contact oficiale menționate la punctul 4.16 din partea B din Codul ISPS, precum și informațiile prevăzute la punctul 4.41 din partea B din Codul ISPS, în cazul expulzării unei nave dintr-un port comunitar sau în cazul în care i se refuză intrarea în acesta. (3) Fiecare stat membru alcătuiește lista instalațiilor portuare avute în vedere, pe baza evaluărilor securității instalațiilor portuare efectuate, și stabilește domeniul de aplicare al măsurilor adoptate pentru punerea în aplicare a dispozițiilor punctului 2 din regula 2 (privind măsura în care dispozițiile se aplică instalațiilor portuare care deservesc doar ocazional călătorii maritime internaționale) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS.	247. Agenția Navală asigură comunicarea informațiilor privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS, în conformitate cu regula 13 din Convenția SOLAS și actele internaționale aplicabile precum și cu obligațiile asumate de Republica Moldova, către: 247.1. Organizația Maritimă Internațională; 247.2. Comisiei Europene; 247.3. autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene. 248. Agenția Navală stabilește și menține datele de contact ale punctelor oficiale de contact pentru aspectele ce țin de securitatea maritimă și portuară menționate în pct.124-133, și asigură comunicarea acestora autorităților competente ale statelor membre ale Uniunii Europene și Comisiei Europene. În cazul refuzului intrării unei nave într-un port sau al dispunerii părăsirii acestuia din motive de securitate, Agenția Navală transmite informațiile relevante prevăzute în pct.280-281 acestora. 249. Agenția Navală întocmește, menține și actualizează lista instalațiilor portuare care intră sub incidența prezentului Regulament, în baza evaluărilor de securitate ale acestora.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Fiecare stat membru comunică lista respectivă celorlalte state membre și Comisiei până la 1 iulie 2004 . Comisiei și oricărui stat membru în cauză li se furnizează de asemenea date adecvate privind măsurile adoptate.	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile.	
Articolul 5 Acorduri privind alte aranjamente în materie de securitate și aranjamente echivalente în materie de securitate (1) În sensul prezentului regulament, regula 11 (acorduri privind alte aranjamente în materie de securitate) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS se poate aplica și transporturilor maritime intracomunitare regulate pe rute fixe și utilizând instalații portuare asociate.	316. În sensul prezentului Regulament, regula 11 privind acordurile referitoare la alte aranjamente de securitate, prevăzută în Capitolul XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, se poate aplica și serviciilor regulate de transport maritim internațional desfășurate pe rute fixe și utilizând instalații portuare asociate.	Compatibil	
(2) În acest scop, statele membre pot încheia între ele, fiecare acționând în nume propriu, acordurile bilaterale sau multilaterale prevăzute de regula SOLAS menționată. Statele membre pot, în special, lua în considerare astfel de acorduri în vederea promovării transportului maritim intracomunitar de mică distanță.	292. În scopul aplicării pct. 291, autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului poate încheia acorduri bilaterale sau multilaterale privind alte aranjamente de securitate, în conformitate cu regula 11 din Capitolul XI-2 al Convenției SOLAS. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului poate, în special, lua în considerare astfel de acorduri în vederea promovării transportului maritim intracomunitar de mică distanță.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Statele membre în cauză notifică aceste acorduri Comisiei și furnizează date adecvate cu privire la măsurile adoptate, astfel încât Comisia să poată analiza dacă aceste acorduri compromit sau nu nivelul de securitate al altor nave sau instalații portuare care nu fac obiectul acordurilor respective. Detaliile cu privire la măsurile care au legătură directă cu securitatea națională a statului respectiv, după caz, pot fi omise din notificarea adresată Comisiei.	297. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului comunică, după caz, informațiile relevante privind acordurile prevăzute în pct. 292 și aranjamentele echivalente de securitate prevăzute în pct. 295 Organizației Maritime Internaționale și Comisiei Europene de îndată ce sunt adoptate, precum și rezultatul revizuirilor periodice ale acestora, în cel mult 5 ani de la adoptarea lor sau de la ultima lor revizuire. Condițiile de aplicare a acestor aranjamente fac obiectul unor inspecții ale Comisiei Europene.	Compatibil	
Comisia analizează dacă aceste acorduri asigură un nivel de protecție adecvat, în special cu privire la cerințele punctului 2 din regula 11 SOLAS menționată anterior, și dacă sunt în conformitate cu dreptul comunitar și cu buna funcționare a pieței interne. În cazul în care acordurile nu îndeplinesc aceste criterii, Comisia adoptă, în termen de patru luni, o decizie în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 11 alineatul (3); în astfel de cazuri, statele membre în cauză revocă sau adaptează corespunzător acordurile respective.	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile.	
(3) Revizuirea periodică a acordurilor, prevăzută la punctul 4 din regula 11 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime, trebuie să aibă loc la intervale de cel mult cinci ani.	294. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului asigură evidența, monitorizarea și revizuirea periodică a acordurilor privind alte aranjamente de securitate, la intervale care nu depășesc 5 ani.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(4) Statele membre pot adopta, pentru transportul maritim național și pentru instalațiile portuare menționate la articolului 3 alineatele (2) și (3) din prezentul regulament, aranjamente în materie de securitate echivalente celor prevăzute la regula 12 (aranjamente de securitate echivalente) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, cu condiția ca aceste aranjamente în materie de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele specificate în capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și ca dispozițiile obligatorii corespunzătoare din Codul ISPS.	295. Pentru transportul maritim național și pentru instalațiile portuare aflate sub incidența prezentului Regulament pot fi stabilite aranjamente echivalente de securitate, în conformitate cu regula 12 din Capitolul XI-2 al Convenției SOLAS, cu condiția ca acestea să fie cel puțin la fel de eficiente ca măsurile prevăzute de Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și de dispozițiile obligatorii corespunzătoare din Codul ISPS.	Compatibil	
Statul membru în cauză comunică date adecvate privind aceste aranjamente Comisiei, de îndată ce sunt adoptate, precum și rezultatul revizuirilor periodice ale acestora, în cel mult cinci ani de la adoptarea lor sau de la ultima lor revizuire. Condițiile de aplicare a acestor aranjamente fac obiectul unor inspecții ale Comisiei prevăzute prin și în conformitate cu articolul 9 alineatele (4), (5) și (6) din prezentul regulament.	296. Aranjamentele echivalente de securitate prevăzute la pct. 64 se aprobă în condițiile stabilite de prezentul Regulament și sunt supuse revizuirii periodice la intervale care nu depășesc 5 ani. 297. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului comunică, după caz, informațiile relevante privind acordurile prevăzute în pct. 292 și aranjamentele echivalente de securitate prevăzute în pct. 295 Organizației Maritime Internaționale și Comisiei Europene de îndată ce sunt adoptate, precum și rezultatul revizuirilor periodice ale acestora, în cel mult 5 ani de la adoptarea lor sau de la ultima lor revizuire. Condițiile de aplicare a acestor aranjamente fac obiectul unor inspecții ale Comisiei Europene.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 6 Furnizarea de informații în materie de securitate înaintea intrării într-un port al unui stat membru (1) Atunci când o navă care face obiectul cerințelor măsurilor speciale de întărire a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS sau de cele din articolul 3 din prezentul regulament își anunță intenția de a intra într-un port al unui stat membru, autoritatea competentă pentru securitate maritimă a statului membru respectiv solicită furnizarea informațiilor prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 (nave care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS. Autoritatea în cauză analizează, dacă este necesar, informațiile furnizate și aplică, după caz, procedura prevăzută la punctul 2 din regula SOLAS menționată.	250. Navele care intenționează să intre într-un port al Republicii Moldova și care fac obiectul măsurilor speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS sau de pct. 4 prezentul Regulament, sunt obligate să furnizeze Agenției Navale informațiile de securitate prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS. 251. Agenția Navală examinează, dacă este necesar, informațiile de securitate furnizate și aplică, după caz, procedura prevăzută la punctul 2 din regula SOLAS menționată în pct.250.	Compatibil	
(2) Informațiile menționate la alineatul (1) se furnizează: (a) fie cu cel puțin 24 de ore înainte, (b) fie cel târziu în momentul în care nava iese din portul anterior, în cazul în care durata călătoriei este mai mică de 24 de ore, (c) fie, în cazul în care portul de escală este necunoscut sau în cazul în care acesta este schimbat în cursul călătoriei, de îndată ce se stabilește care este portul de escală.	252. Informațiile prevăzute la pct. 251 se prezintă: 252.1. cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea navei în port; 252.2. cel târziu la plecarea navei din portul anterior, în cazul în care durata voiajului este mai mică de 24 de ore;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	252.3. de îndată ce portul de escală este stabilit, în cazul în care acesta nu era cunoscut anterior sau este schimbat în timpul voiajului.		
(3) Se păstrează un raport cu privire la procedura utilizată în cazul fiecărei nave care a fost implicată într-un incident de securitate, astfel cum este acesta definit la punctul 1.13 din regula 1 (definiții) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS.	253. Agenția Navală păstrează un raport cu privire la procedura utilizată în cazul fiecărei nave care a fost implicată într-un incident de securitate, astfel cum este acesta definit la punctul 1.13 din regula 1 (definiții) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 7 Exceptarea de la obligația de furnizare a informațiilor în materie de securitate înaintea intrării într-un port (1) Statele membre pot excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între instalații portuare situate pe teritoriul lor de la obligativitatea îndeplinirii cerinței prevăzute la articolul 6, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții: (a) compania care operează serviciile regulate menționate anterior alcătuiește și actualizează o listă a navelor în cauză și o trimite autorității pentru securitate maritimă competente a portului respectiv; (b) pentru fiecare călătorie efectuată, informațiile prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS sunt puse la dispoziția autorității competente pentru securitate maritimă, la cererea acesteia. Compania trebuie să instituie un sistem intern care să garanteze că informațiile respective pot fi transmise autorității competente pentru securitate maritimă, la cererea acesteia, fără întârziere, 24 de ore din 24.	276. Agenția Navală poate dispune exceptarea serviciilor regulate de transport maritim efectuate între instalații portuare situate pe teritoriul Republicii Moldova de la obligația de furnizare prealabilă a informațiilor de securitate, prevăzută în pct. 250-253, cu condiția îndeplinirii cumulative a următoarelor cerințe: 276.1. compania care operează serviciile respective întocmește și actualizează lista navelor utilizate și o remite Agenției Navale; 276.2. pentru fiecare voiaj efectuat, informațiile prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS sunt puse la dispoziția Agenției Navale. 276.3. Compania trebuie să instituie un sistem intern care să garanteze că informațiile prevăzute în pct.276.2 pot fi transmise Agenției Navale, la cererea acesteia, fără întârziere, 24 de ore din 24.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(2) Atunci când există servicii regulate de transport maritim internațional între două sau mai multe state membre, fiecare din statele membre în cauză poate solicita celorlalte state membre acordarea exceptării menționate mai sus pentru serviciul respectiv, în conformitate cu condițiile prevăzute la alineatul (1). (3) Statele membre verifică periodic dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatele (1) și (2). În cazul în care cel puțin una dintre aceste condiții nu mai este îndeplinită, statele membre retrag imediat privilegiul exceptării menționate mai sus pentru compania în cauză.	277. În cazul existenței unor servicii regulate de transport maritim internațional între Republica Moldova și unul sau mai multe state membre ale Uniunii Europene, Agenția Navală poate solicita autorităților competente ale statelor interesate acordarea exceptării pentru serviciul respectiv, cu respectarea condițiilor stabilite în pct. 276. În cazul în care cel puțin una dintre aceste condiții nu mai este îndeplinită, Agenția Navală retrage imediat privilegiul exceptării menționate pentru compania în cauză.	Compatibil	
(4) Statele membre alcătuiesc o listă de companii și de nave exceptate în conformitate cu prezentul articol și actualizează această listă. Ele comunică lista și actualizările Comisiei și oricărui stat membru interesat.	278. Agenția Navală întocmește, menține și actualizează lista companiilor și a navelor care beneficiază de exceptarea prevăzută în pct. 276–277 și comunică lista, precum și actualizările acesteia, Comisiei Europene și oricărui stat membru al Uniunii Europene interesat.	Compatibil	
(5) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatelor (1) și (2), un stat membru poate, din motive de securitate și după caz, solicita furnizarea informațiilor prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS înainte de intrarea într-un port.	279. Fără a aduce atingere prevederilor pct. 276 și 277, Agenția Navală poate solicita, din motive de securitate, furnizarea informațiilor prevăzute la pct. 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS înainte de intrarea navei într-un port.	Compatibil	
Articolul 8 Controale de securitate în porturile unui stat membru	282. În porturi, verificarea certificatului de securitate al navei, în sensul regulii 9 privind controlul navelor în port din Capitolul XI-2 al	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(1) Verificarea certificatului, astfel cum este aceasta definită la punctul 1.1 din regula 9 (controlul navelor în port) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, se efectuează în port fie de către autoritatea competentă pentru securitatea maritimă definită la articolul 2 punctul 7 din prezentul regulament, fie de către inspectorii menționați la articolul 2 alineatul (5) din Directiva 95/21/CE.	Convenției SOLAS, se efectuează de către Agenția Navală, după caz, de către inspectorii abilitați potrivit actelor normative naționale.		
(2) În cazul în care agentul care efectuează verificarea certificatului prevăzut la alineatul (1) are motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele specificate de măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS sau de Codul ISPS, dar nu face parte dintr-o autoritate care, în statul membru respectiv, este însărcinată cu aplicarea măsurilor prevăzute la punctele 1.2 și 1.3 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, anunță imediat autoritatea respectivă cu privire la aceasta.	283. În cazul în care persoana care efectuează verificarea certificatului prevăzută în pct. 282, are motive întemeiate să creadă că nava nu respectă cerințele de securitate prevăzute de Convenția SOLAS, Codul ISPS sau de prezentul Regulament, iar aceasta nu are competența de a dispune măsurile necesare, informează de îndată Căpitania portului zonal și inspectorii de control stat port. 284. Agenția Navală examinează informațiile primite și dispune, după caz, măsurile necesare, în conformitate cu actele internaționale aplicabile, HG183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port și cu prezentul Regulament.	Compatibil	
Articolul 9 Punerea în aplicare și controlul conformității	323. Agenția Navală asigură sarcinile administrative și de control cerute de dispozițiile măsurilor speciale de întărire a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS,	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(1) Statele membre îndeplinesc sarcinile administrative și de control cerute de dispozițiile măsurilor speciale de întărire a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS. Acestea se asigură că toate mijloacele necesare sunt alocate și furnizate efectiv pentru punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului regulament.	și alocarea și furnizarea efectivă a mijloacelor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului Regulament.		
(2) Statele membre desemnează un punct de contact pentru securitatea maritimă până la 1 iulie 2004.	324. Agenția Navală este desemnată punct de contact pentru securitatea maritimă și asigură coordonarea activităților de implementare, monitorizare și control al conformității.	Compatibil	
(3) Fiecare stat membru adoptă un program național de punere în aplicare a prezentului regulament.	325. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului elaborează și aplică programul național de punere în aplicare, monitorizare și control al conformității cu prevederile prezentului Regulament.	Compatibil	
(4) La șase luni de la data aplicării măsurilor pertinente prevăzute la articolul 3, Comisia, în cooperare cu punctul de contact menționat la alineatul (2), începe să efectueze inspecții, inclusiv inspecții pe un eșantion adecvat de instalații portuare și de companii în cauză, pentru a verifica punerea în aplicare a prezentului regulament de către statele membre. Aceste inspecții iau în considerare datele furnizate de către punctul de contact menționat la alineatul (2), inclusiv rapoartele de verificare. Procedurile de desfășurare a acestor inspecții se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 11 alineatul (2).	326. În cazul unor evaluări, vizite de verificare sau inspecții efectuate de organizații internaționale sau de Comisia Europeană, desfășurate în temeiul obligațiilor internaționale asumate de Republica Moldova, Agenția Navală, în calitate de punct de contact, asigură cooperarea instituțională, coordonarea participării autorităților și furnizarea informațiilor și documentelor necesare, în condițiile legii.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(5) Funcționarii însărcinați de către Comisie cu efectuarea acestor inspecții în conformitate cu alineatul (4) prezintă, înainte de a-și îndeplini sarcinile, o autorizație scrisă eliberată de către Comisie și în care se specifică tipul și scopul inspecției, precum și data la care este programată începerea ei. Comisia informează în timp util, înaintea începerii inspecțiilor, statele membre în care urmează să se efectueze inspecțiile. Statul membru în cauză se supune acestor inspecții și se asigură că și organisme sau persoane în cauză se supun inspecțiilor.	327. Autoritățile, organismele și persoanele vizate sunt obligate să permită efectuarea verificărilor prevăzute în pct. 324-326 și să pună la dispoziție informațiile, documentele și condițiile necesare realizării acestora, în limitele competențelor legale și cu respectarea regimului informațiilor confidențiale.	Compatibil	
(6) Comisia comunică rapoartele de inspecție statului membru în cauză, care în trei luni de la primirea lor furnizează detalii adecvate cu privire la măsurile adoptate pentru remedierea oricăror eventuale neajunsuri, în termen de trei luni de la primirea raportului. Raportul și lista de măsuri adoptate trebuie comunicate comitetului menționat la articolul 11 alineatul (1).	328. În cazul în care, în urma controalelor, evaluărilor sau inspecțiilor efectuate, Comisia Europeană comunică un raport de inspecție care conține constatări privind neconformități sau deficiențe, Agenția Navală dispune măsurile necesare pentru remedierea acestora și stabilește, după caz, termenul de executare. Agenția Navală transmite Comisiei Europene, în termen de cel mult 3 luni de la primirea raportului, informații adecvate privind măsurile adoptate pentru remedierea eventualelor neajunsuri.	Compatibil	
Articolul 10 Integrarea modificărilor aduse instrumentelor internaționale	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(1) Instrumentele internaționale aplicabile menționate la articolul 2, aplicate în conformitate cu articolul 3 alineatul (1), sunt cele care sunt în vigoare și includ cele mai recente modificări care le-au fost aduse, cu excepția modificărilor excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament și care decurg din procedura de verificare a conformității prevăzută la alineatul (5).			
(2) Comisia decide integrarea modificărilor aduse instrumentelor internaționale menționate la articolul 2 cu privire la navele care operează servicii naționale și la instalațiile portuare care le deserveșc cărora li se aplică prezentul regulament, în măsura în care acestea constituie o actualizare de natură tehnică a dispozițiilor Convenției SOLAS și ale Codului ISPS. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11 alineatul (4); din motive imperative de urgență, Comisia poate să recurgă la procedura de urgență menționată la articolul 11 alineatul (5). Procedura de verificare a conformității instituită la alineatul (5) din prezentul articol nu se aplică în aceste cazuri.	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile	
(3) Comisia poate adopta dispoziții pentru definirea unor proceduri armonizate de aplicare a dispozițiilor obligatorii din Codul ISPS, fără a extinde domeniul de aplicare a prezentului regulament. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11 alineatul (4). Din motive imperative de urgență, Comisia poate să recurgă la procedura de urgență menționată la articolul 11 alineatul (5).			
(4) În sensul prezentului regulament și pentru a reduce riscurile de conflict între legislația maritimă a Comunității și instrumentele internaționale, statele membre și Comisia cooperează, prin intermediul unor întâlniri de coordonare și/sau prin alte mijloace adecvate, pentru a adopta, după caz, o poziție comună sau o abordare comună în cadrul forurilor internaționale competente.	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile	
(5) Se instituie o procedură de control al conformității pentru a exclude din domeniul de aplicare al prezentului regulament orice modificare adusă unui instrument internațional numai în cazurile în care, pe baza unei evaluări a Comisiei, există un risc vizibil ca această modificare să micșoreze standardul de securitate maritimă sau să fie incompatibilă cu legislația comunitară. Procedura de control al conformității nu poate fi pusă în aplicare decât pentru a aduce modificări prezentului regulament în domeniile care fac în mod expres obiectul procedurii prevăzute la articolul 11 alineatul (2) și strict în cadrul exercitării competențelor executive conferite Comisiei	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(6) În situațiile prevăzute la alineatul (5), procedura de control al conformității se inițiază de către Comisie, care, după caz, poate acționa la cererea unui stat membru. Comisia înaintează comitetului înființat prin articolul 11 alineatul (1), fără întârziere, după adoptarea unei modificări aduse unui instrument internațional, o propunere de măsuri care vizează excluderea modificării în cauză din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Procedura de verificare a conformității care include, după caz, procedurile prevăzute la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE, se încheie cu cel puțin o lună înaintea expirării perioadei prevăzute la nivel internațional pentru acceptarea tacită a modificării respective sau la data prevăzută pentru intrarea în vigoare a respectivei modificări.	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile	
(7) În cazul riscului prevăzut în primul paragraf din alineatul (5), statele membre, pe durata procedurii de control al conformității, nu iau nici o inițiativă care să vizeze integrarea modificării în cauză în legislația internă sau aplicarea modificărilor aduse instrumentului internațional respectiv.	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile	
(8) Toate modificările pertinente aduse instrumentelor internaționale integrate în legislația maritimă a Comunității, în conformitate cu alineatele (5) și (6), se publică, cu titlu informativ, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 11 Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de un comitet. (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună. (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 6 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. Termenul prevăzut la articolul 6 literele (b) și (c) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună. (4) 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. (5) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4) și (6) și articolul 7	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din decizia menționată anterior.			

Articolul 12 Confidențialitatea La aplicarea prezentului regulament, Comisia, în conformitate cu dispozițiile Deciziei 2001/844/CE,CECO,Euratom a Comisiei din 29 noiembrie 2001 de modificare a regulamentului intern, adoptă măsuri adecvate pentru protecția informațiilor supuse cerințelor de confidențialitate la care are acces sau care îi sunt comunicate de către statele membre. Statele membre adoptă măsuri echivalente în conformitate cu legislația internă în domeniu. Personalul însărcinat cu efectuarea inspecțiilor de securitate sau cu operarea informațiilor confidențiale privind prezentul regulament trebuie supus unei evaluări adecvate a nivelului său în materie de securitate de către statul membru al cărui cetățean este.	312. Agenția Navală, administrațiile portuare, companiile, organizațiile de securitate recunoscute, precum și alte autorități după caz și entități implicate în aplicarea prezentului Regulament adoptă măsurile necesare pentru protecția informațiilor confidențiale la care au acces sau care le sunt comunicate în procesul de aplicare a măsurilor de securitate maritimă și portuară, în conformitate cu legislația națională aplicabilă. 313. Informațiile privind evaluările de securitate, planurile de securitate, măsurile de securitate aplicabile, vulnerabilitățile identificate, rezultatele controalelor și inspecțiilor, precum și orice alte informații a căror divulgare poate afecta securitatea maritimă sau portuară nu pot fi divulgate, diseminate sau puse la dispoziția altor persoane decât în condițiile prevăzute de lege și numai în măsura necesară exercitării atribuțiilor de serviciu, exclusiv persoanelor autorizate potrivit competențelor legale. 314. Autoritățile și entitățile implicate în aplicarea prezentului regulament au obligația să adopte măsurile necesare pentru a preveni divulgarea neautorizată a informațiilor sensibile privind securitatea și accesul neautorizat la acestea. 315. Personalul și inspectorii însărcinați cu efectuarea controalelor, verificărilor, inspecțiilor sau altor activități în domeniul securității maritime și portuare, precum și cu gestionarea informațiilor confidențiale în sensul prezentului Regulament,	Compatibil	
---	---	--------------------------	--

	trebuie să îndeplinească cerințele de integritate, confidențialitate și, după caz, de acces la informații sensibile sau clasificate, potrivit legislației naționale aplicabile.		
--	--	--	--

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 13 Difuzarea informațiilor (1) Fără a aduce atingere dreptului de acces public la documente prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei (7), rapoartele de inspecție și răspunsurile statelor membre prevăzute la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatele (2) și (4) și la articolul 9 alineatul (6) sunt confidențiale și nu se publică. La aceste documente au acces numai autoritățile competente, care le comunică numai părților interesate și numai în măsura în care acestea trebuie să le cunoască, în conformitate cu normele aplicabile prevăzute de legislația internă privind difuzarea de informații sensibile.			
(2) Statele membre acordă, în măsura posibilului și în conformitate cu legislația internă aplicabilă, tratament confidențial informațiilor provenite din rapoartele de inspecție și din răspunsurile statelor membre, atunci când aceste informații privesc alte state membre.	288. Informațiile privind evaluările de securitate, planurile de securitate, măsurile de securitate aplicabile, vulnerabilitățile identificate, rezultatele controalelor și inspecțiilor, precum și orice alte informații a căror divulgare poate afecta securitatea maritimă sau portuară nu pot fi divulgate, diseminate sau puse la dispoziția altor persoane decât în condițiile prevăzute de lege și numai în măsura necesară exercitării atribuțiilor de	Compatibil	

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

	serviciu, exclusiv persoanelor autorizate potrivit competențelor legale.		
(3) În cazul în care nu este clar dacă rapoartele de inspecție și răspunsurile trebuie sau nu dezvăluite, statele membre sau Comisia consultă statul membru în cauză.	Normă UE neaplicabilă	Normă UE neaplicabilă	
Articolul 14 Sancțiuni Statele membre se asigură că se adoptă sancțiuni eficiente, proporționale și descurajatoare pentru cazurile de încălcare a dispozițiilor prezentului regulament.	4. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va elabora proiectul de modificare al Codului Contravențional nr.218/2008 și Codului Penal nr. 985/2002, și îl va prezenta Guvernului spre aprobare, în termen de 2 luni de la data publicării prezentei hotărâri. 306. Încălcarea prevederilor prezentului Regulament atrage răspunderea contravențională, civilă sau penală, după caz, în conformitate cu legislația națională. 332. Constatarea nerespectării cerințelor prezentului Regulament de către navele sub pavilion străin se supune controlului statului portului, exercitat de Agenția Navală în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 privind aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port. 333. Pentru navele care arborează pavilionul Republicii Moldova, respectarea cerințelor prezentului Regulament face obiectul controlului	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	statului de pavilion, exercitat de Agenția Navală, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 414/2020 pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion. 334. Controlul și constatarea nerespectării cerințelor prezentului Regulament de către administrațiile portuare și operatorii instalațiilor portuare se efectuează de către inspectorii abilitați din cadrul Agenției Navale, potrivit codului ISPS.		
Articolul 15 Intrarea în vigoare Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Prezentul regulament se aplică de la 1 iulie 2004, cu excepția dispozițiilor articolului 3 alineatele (2) și (3) și ale articolului 9 alineatul (4), care intră în vigoare și se aplică de la datele prevăzute în respectivele articole. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.	Normă UE neaplicabilă	Normă UE neaplicabilă	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
ANEXA I MODIFICĂRI ALE ANEXEI LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PRIVIND SIGURANȚA VIEȚII PE MARE DIN 1974, MODIFICATĂ	Normă UE neaplicabilă	Normă UE neaplicabilă	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
„CAPITOLUL XI-2 MĂSURI SPECIALE DE CONSOLIDARE A SECURITĂȚII MARITIME Regula 1 Definiții 1 În sensul prezentului capitol, cu excepția cazului în care se prevede în mod expres altfel: .1 Vrachier înseamnă un vrachier astfel cum este definit la regula IX/1.6.	10. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni: 10.39. vrachier - un vrachier astfel cum este definit la regula IX/1.6 din Convenția SOLAS;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.2 Tanc pentru produse chimice înseamnă un tanc pentru produse chimice astfel cum este definit la regula VII/8.2.	10.34. tanc pentru produse chimice - un tanc pentru produse chimice astfel cum este definit la regula VII/8.2 din Convenția SOLAS;	Compatibil Conform Codului ISPS I	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.3 Transportator de gaz înseamnă un transportator de gaz astfel cum este definit la regula VII/11.2.	10.37. transportator de gaz - un transportator de gaz astfel cum este definit la regula VII/11.2 din Convenția SOLAS;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.4 Ambarcațiune de mare viteză înseamnă o ambarcațiune astfel cum este definită la regula X/1.2.	10.7. Ambarcațiune de mare viteză - o ambarcațiune astfel cum este definită la regula X/1.2 din Convenția SOLAS.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.5 Utilaj mobil de foraj în larg înseamnă un utilaj mobil de foraj în larg cu propulsie mecanică, astfel cum este definit la regula IX/1, care nu este staționar.	10.38. utilaj mobil de foraj în larg - un utilaj mobil de foraj în larg cu propulsie mecanică, astfel cum este definit la regula IX/1 din Convenția SOLAS, care nu este staționar.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.6 Petrolier înseamnă un petrolier astfel cum este definit la regula II-1/2.12.	10.25. petrolier - un petrolier astfel cum este definit la regula II-1/2.12 din Convenția SOLAS.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.7 Companie înseamnă o companie astfel cum este definită la regula IX/1.	10.12. companie - o companie astfel cum este definită la regula IX/1 din Convenția SOLAS.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.8 Interfață navă/port înseamnă interacțiunile care au loc atunci când o navă este în mod direct și imediat afectată de activitățile care implică circulația persoanelor, a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare înspre sau dinspre navă.	10.16. interfață navă/port – interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun deplasarea persoanelor sau a mărfurilor, precum și furnizarea serviciilor portuare către sau dinspre navă;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.9 Instalație portuară înseamnă un amplasament, astfel cum este stabilit de către guvernul contractant sau de către autoritatea desemnată, în care are loc interfața navă/port. Aceasta include zone precum locul de ancorare, danele de așteptare și zonele de abordare dinspre mare, după caz.	10.15. instalație portuară – locul în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancoraj, dane de așteptare, împrejurimile dinspre mare, după caz;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.10 Activitate între nave înseamnă orice activitate care nu depinde de o instalație portuară și care implică un transfer de mărfuri sau de persoane de la o navă la alta.	10.2. activitate între nave - orice activitate care nu depinde de o instalație portuară și care implică un transfer de mărfuri sau de persoane de la o navă la alta.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.11 Autoritate desemnată înseamnă organismul (sau organismele) sau administrația (sau administrațiile) însărcinată(însărcinate) de către guvernul contractant cu punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului capitol în ceea ce privește securitatea instalațiilor portuare și a interfeței navă/port, din punctul de vedere al instalației portuare.	10.9. autoritate desemnată – organismul/organismele sau administrația/administrațiile însărcinată/însărcinate de către un alt stat cu punerea în aplicare a dispozițiilor capitolului XI-2 al Convenției SOLAS, în ceea ce privește securitatea instalațiilor portuare și a interfeței navă/port, din punctul de vedere al instalației portuare;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.12 Cod internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (Cod ISPS) înseamnă Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare care cuprinde o parte A (ale cărei dispoziții sunt obligatorii) și o parte B (ale cărei dispoziții reprezintă recomandări), astfel cum a fost adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezoluția nr. 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția internațională din 1974 privind siguranța vieții pe mare și astfel cum va putea fi modificat de către Organizație, cu următoarele condiții: .1 modificările la partea A din Cod să fie adoptate, să intre în vigoare și să producă efecte în conformitate cu articolul VIII din prezenta Convenție privind procedurile de modificare aplicabile anexei, cu excepția capitolului 1; .2 modificările la partea B din Cod să fie adoptate de către Comitetul privind siguranța maritimă în conformitate cu regulamentul său de procedură.	10.11. cod internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (în continuare – Cod ISPS) – Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare care cuprinde o parte A (ale cărei dispoziții sunt obligatorii) și o parte B (ale cărei dispoziții reprezintă recomandări), astfel cum a fost adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezoluția nr. 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția SOLAS și astfel cum va putea fi modificat de către Organizația Maritimă Internațională (în continuare – OMI), cu următoarele condiții: 10.11.1. modificările la partea A din Codul ISPS să fie adoptate, să intre în vigoare și să producă efecte în conformitate cu articolul VIII din Convenția SOLAS privind procedurile de modificare aplicabile anexei, cu excepția capitolului I;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	10.11.2. modificările la partea B din Codul ISPS să fie adoptate de către comitetul privind siguranța maritimă în conformitate cu regulamentul său de procedură;		
.13 Incident de securitate înseamnă orice act suspect sau orice circumstanță suspectă care amenință securitatea unei nave, inclusiv a unui utilaj mobil de foraj în larg și a unei ambarcațiuni de mare viteză, sau a unei instalații portuare sau a unei interfețe navă/port sau a unei activități între nave.	10.14. incident de securitate – un act suspect sau o circumstanță suspectă care amenință securitatea unei nave, inclusiv a unui utilaj mobil de foraj în larg, a unei ambarcațiuni de mare viteză a unei instalații portuare, a unei interfețe navă/port sau a unei activități între nave;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.14 Nivel de securitate înseamnă calificarea gradului de risc de producere a unui incident sau a unei tentative de incident de securitate.	10.18. nivel de securitate – calificarea gradului de risc de producere a unui incident sau a unei tentative de incident de securitate;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.15 Declarație de securitate înseamnă un acord încheiat între o navă și o instalație portuară sau cu o altă navă cu care are interfață, în care se specifică măsurile de securitate pe care le va pune în aplicare fiecare parte.	10.13. declarație de securitate – un acord încheiat între o navă și o instalație portuară sau o navă cu care are interfață, în care se specifică măsurile de securitate pe care le va pune în aplicare fiecare parte;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.16 Organism de securitate recunoscut înseamnă un organism care are expertiza adecvată în materie de securitate și un nivel adecvat de cunoștințe despre operațiunile desfășurate de nave și despre operațiunile portuare, care este autorizată să efectueze o activitate de evaluare, de control, de aprobare sau de certificare, conform cerințelor prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS.	10.22. organizație de securitate – un organism care are expertiza adecvată în materie de securitate și un nivel adecvat de cunoștințe despre operațiunile desfășurate de nave și despre operațiunile portuare, care este competent să efectueze evaluarea și întocmirea planurilor de	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	securitate conform cerințelor prezentului Regulament sau ale părții A din Codul ISPS;		
2 În cazul în care este utilizat în regulile 3 - 13, termenul «navă» include unitățile mobile de foraj în larg și ambarcațiunile de mare viteză.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
3 În cazul în care este utilizată în prezentul capitol, expresia «toate navele» înseamnă toate navele care fac obiectul prezentului capitol.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
4 În cazul în care este utilizată în regulile 3, 4, 7, 10, 11, 12 și 13, expresia «guvern contractant» cuprinde o trimitere la «autoritatea desemnată».	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 2 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
Regula 2 Aplicare 1 Prezentul capitol se aplică: .1 următoarelor tipuri de nave care efectuează călătorii internaționale: .1.1 navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri; .1.2 cargoboturile, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză, cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500; .1.3 unitățile mobile de foraj în larg; .2 instalațiilor portuare care deservesc astfel de nave care efectuează călătorii internaționale.	4. Prezentul regulament se aplică: 4.1. următoarelor tipuri de nave care efectuează călătorii internaționale: 4.1.1. navelor de pasageri, inclusiv ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri; 4.1.2. cargoboturilor, inclusiv ambarcațiunilor de mare viteză pentru marfă, cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500; 4.1.3. unităților mobile de foraj în larg. 4.2. porturilor și instalațiilor portuare care deservesc nave care efectuează călătorii internaționale.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
2 Fără a aduce atingere dispozițiilor punctului 1.2, guvernele contractante trebuie să decidă măsura în care prezentul capitol și secțiunile corespunzătoare din partea A din Codul ISPS se aplică instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor care, deși sunt utilizate în principal de nave care nu efectuează călătorii internaționale, trebuie uneori să deservească nave care sosesc sau pleacă într-o astfel de călătorie.	72. Pentru fiecare instalație portuară situată pe teritoriul Republicii Moldova care furnizează servicii navelor ce efectuează voiaje internaționale se asigură efectuarea unei evaluări a securității instalației portuare.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
2.1. Guvernele contractante trebuie să își bazeze deciziile pe care le iau în conformitate cu punctul 2 pe o evaluare a securității instalațiilor portuare, efectuată în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.	72. Pentru fiecare instalație portuară situată pe teritoriul Republicii Moldova care furnizează servicii navelor ce efectuează voiaje internaționale se asigură efectuarea unei evaluări a securității instalației portuare. 6. Măsurile prevăzute în prezentul Regulament se aplică fiecărui port situat pe teritoriul Republicii Moldova, în care sunt amplasate una sau mai multe instalații portuare care fac obiectul unui plan de securitate a instalațiilor portuare, aprobat conform anexei nr.1 la prezentul regulament.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
2.2. Nici o decizie adoptată de către un guvern contractant în conformitate cu punctul 2 nu trebuie să compromită nivelul de securitate care trebuie atins în temeiul dispozițiilor prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS.	47. Se introduce un sistem de niveluri de securitate pentru porturi sau, după caz, pentru porțiuni din port, precum și pentru instalațiile portuare. 48. La stabilirea nivelului de securitate, Agenția Navală ia în considerare informațiile privind amenințările generale și specifice. Se	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	stabilesc trei niveluri de securitate, așa cum sunt definite în capitolul XI-2 din anexa la Convenția SOLAS și partea A din Codul ISPS: 48.1. nivelul de securitate 1 – nivelul la care sunt menținute permanent măsuri de securitate minime; 48.2. nivelul de securitate 2 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate corespunzătoare suplimentare pe o perioadă de timp ca urmare a creșterii riscului de producere a unui atentat la adresa securității; 48.3. nivelul de securitate 3 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate specifice suplimentare pe o perioadă de timp limitată, în cazul în care este probabil sau iminent un atentat la adresa securității, chiar dacă nu este posibil să se identifice ținta exactă.		
3 Prezentul capitol nu se aplică navelor de război sau navelor de război auxiliare și nici altor tipuri de nave aflate în proprietatea sau în folosința unui guvern contractant și utilizate strict pentru servicii publice fără caracter comercial.	5. Prezentul Regulament nu se aplică: 5.1. navelor de război și navelor de transport trupe; 5.2. cargoboturilor cu un tonaj brut mai mic de 500; 5.3. navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice; 5.4. navelor din lemn de construcție primitivă; 5.5. navelor de pescuit sau navelor care nu sunt angajate în activități comerciale	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
4 Nici o dispoziție din prezentul capitol nu aduce atingere drepturilor sau obligațiilor pe care le au statele conform dreptului internațional.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
Regula 3 Obligațiile guvernelor contractante în materie de securitate 1 Administrațiile trebuie să stabilească niveluri de securitate și să se asigure că informațiile privind aceste niveluri sunt furnizate navelor autorizate să își arboreze pavilionul. În cazul în care se operează modificări, informațiile privind nivelele de securitate trebuie actualizate atunci când circumstanțele o cer.	147. Nava are obligația să aplice măsurile de securitate corespunzătoare nivelului de securitate stabilit, în conformitate cu prezentul Regulament, cu Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și cu Partea A a Codului ISPS. 148. La nivelul de securitate 1, la bordul navei se aplică, prin măsuri corespunzătoare, cu respectarea recomandărilor aplicabile prevăzute în Partea B a Codului ISPS, următoarele activități de securitate: 148.1. asigurarea îndeplinirii tuturor sarcinilor privind securitatea navei; 148.2. controlul accesului la bordul navei; 148.3. controlul îmbarcării persoanelor și al efectelor acestora; 148.4. supravegherea zonelor cu acces restricționat, pentru a se asigura că accesul este permis numai persoanelor autorizate; 148.5. monitorizarea punții și a zonelor din imediata apropiere a navei; 148.6. supravegherea manipulării încărcăturii și a proviziilor de bord;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	148.7. asigurarea disponibilității imediate a sistemelor de comunicații privind securitatea. 149. La nivelul de securitate 2, nava aplică măsurile suplimentare de protecție prevăzute în planul de securitate al navei pentru fiecare dintre activitățile menționate în pct.148, cu respectarea recomandărilor aplicabile prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 150. La nivelul de securitate 3, nava aplică măsurile speciale suplimentare prevăzute în planul de securitate al navei pentru fiecare dintre activitățile menționate în pct. 148, precum și orice instrucțiuni specifice comunicate de Agenția Navală sau autoritatea competentă din străinătate, cu respectarea recomandărilor aplicabile prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 151. Ori de câte ori Agenția Navală sau, după caz, administrația competentă a statului de pavilion stabilește nivelul de securitate 2 sau 3, nava confirmă recepționarea instrucțiunilor privind modificarea nivelului de securitate. 158. La comunicarea nivelului de securitate aplicabil, Agenția Navală informează navele, după caz, cu privire la măsurile de securitate pe care acestea trebuie să le adopte, precum și cu privire la măsurile dispuse de autoritățile competente		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
2 Guvernele contractante trebuie să stabilească niveluri de securitate și să se asigure că informațiile privind aceste niveluri sunt furnizate instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor, precum și navelor, înainte de intrarea acestora într-un port sau în timp ce se află într-un port situat pe teritoriul lor. În cazul în care se operează modificări, informațiile privind nivelele de securitate trebuie actualizate atunci când circumstanțele o cer.	pentru protecția împotriva amenințărilor identificate 152. La intrarea într-un port al Republicii Moldova sau pe durata staționării într-un port al unui stat, în cazul în care pentru portul respectiv a fost stabilit nivelul de securitate 2 sau 3, nava confirmă recepționarea instrucțiunilor și notifică agentului de securitate al instalației portuare inițierea aplicării măsurilor și procedurilor corespunzătoare, în conformitate cu planul de securitate al navei, iar în cazul nivelului de securitate 3, și în conformitate cu instrucțiunile specifice comunicate de autoritatea competentă. 153. În cazul în care nava întâmpină dificultăți în aplicarea măsurilor sau procedurilor prevăzute în pct. 152, agentul de securitate al navei informează fără întârziere agentul de securitate al instalației portuare și autoritatea competentă, iar părțile coordonează măsurile necesare. 154. În cazul în care unei nave i se solicită să opereze la un nivel de securitate superior celui stabilit pentru portul în care intenționează să intre sau în care se află deja, ori nava operează deja la un nivel de securitate superior, aceasta informează fără întârziere autoritatea competentă și agentul de securitate al instalației portuare.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	155. În situația prevăzută în pct. 154, agentul de securitate al navei menține legătura cu agentul de securitate al instalației portuare și, după caz, coordonează aplicarea măsurilor de securitate corespunzătoare. 156. În cazul în care administrația competentă a statului de pavilion solicită unei nave care arborează pavilionul său să ridice nivelul de securitate la 2 sau 3 în timp ce aceasta se află într-un port al Republicii Moldova, nava sau compania informează fără întârziere Agenția Navală.		
Regula 4 Cerințe aplicabile companiilor și navelor 1 Companiile trebuie să îndeplinească cerințele pertinente ale prezentului capitol și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare și recomandările specificate în partea B din Codul ISPS.	Secțiunea a 2-a Obligațiile companiei 138. Navele cărora li se aplică cerințele Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS și ale Părții A a Codului ISPS și prezentul regulament, trebuie să dețină un plan de securitate al navei aprobat de către Agenția Navală sau, după caz, în numele acesteia de către o organizație recunoscută, și să fie exploatate în conformitate cu acest plan.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
2 Navele trebuie să îndeplinească cerințele pertinente ale prezentului capitol și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare și recomandările specificate în partea B din Codul ISPS, iar respectarea acestor cerințe trebuie verificată și certificată în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.	147. Nava are obligația să aplice măsurile de securitate corespunzătoare nivelului de securitate stabilit, în conformitate cu prezentul Regulament, cu Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și cu Partea A a Codului ISPS și cu recomandările din partea B a codului.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	224. În urma verificării inițiale sau a verificării de reînnoire efectuate în condițiile stabilite de prezentul Regulament, se eliberează Certificatul internațional de securitate al navei conform anexei nr.6 la prezentul regulament.		
3 Înainte de intrarea într-un port sau în timpul staționării într-un port de pe teritoriul unui guvern contractant, o navă trebuie să îndeplinească cerințele privind nivelul de securitate stabilit de către acest guvern contractant, în cazul în care acest nivel de securitate este mai mare decât cel stabilit de către Administrație pentru nava în cauză.	152. La intrarea într-un port al Republicii Moldova sau pe durata staționării într-un port al unui stat, în cazul în care pentru portul respectiv a fost stabilit nivelul de securitate 2 sau 3, nava confirmă recepționarea instrucțiunilor și notifică agentului de securitate al instalației portuare inițierea aplicării măsurilor și procedurilor corespunzătoare, în conformitate cu planul de securitate al navei, iar în cazul nivelului de securitate 3, și în conformitate cu instrucțiunile specifice comunicate de autoritatea competentă. 154. În cazul în care unei nave i se solicită să opereze la un nivel de securitate superior celui stabilit pentru portul în care intenționează să intre sau în care se află deja, ori nava operează deja la un nivel de securitate superior, aceasta informează fără întârziere autoritatea competentă și agentul de securitate al instalației portuare.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
4 Navele trebuie să ia, fără întârzieri nejustificate, măsurile necesare cu privire la orice creștere a nivelului de securitate.	147. Nava are obligația să aplice măsurile de securitate corespunzătoare nivelului de securitate stabilit, în conformitate cu prezentul Regulament, cu Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și cu	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	Partea A a Codului ISPS și cu recomandările din partea B a codului. 151. Ori de câte ori Agenția Navală sau, după caz, administrația competentă a statului de pavilion stabilește nivelul de securitate 2 sau 3, nava confirmă recepționarea instrucțiunilor privind modificarea nivelului de securitate.		
5 În cazul în care o navă nu îndeplinește cerințele ale prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS sau în cazul în care nu poate îndeplini cerințele privind nivelul de securitate stabilit de Administrație sau de un alt guvern contractant și aplicabil navei respective, nava trebuie să notifice acest lucru autorității competente corespunzătoare înainte de a începe orice fel de activitate de interfață navă/port sau înainte de a intra în port, în funcție de evenimentul care are loc primul.	153. În cazul în care nava întâmpină dificultăți în aplicarea măsurilor sau procedurilor prevăzute în pct. 152, agentul de securitate al navei informează fără întârziere agentul de securitate al instalației portuare și autoritatea competentă, iar părțile coordonează măsurile necesare. 154. În cazul în care unei nave i se solicită să opereze la un nivel de securitate superior celui stabilit pentru portul în care intenționează să intre sau în care se află deja, ori nava operează deja la un nivel de securitate superior, aceasta informează fără întârziere autoritatea competentă și agentul de securitate al instalației portuare. 155. În situația prevăzută în pct. 154, agentul de securitate al navei menține legătura cu agentul de securitate al instalației portuare și, după caz, coordonează aplicarea măsurilor de securitate corespunzătoare.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Regula 5 Responsabilitatea specifică a companiilor Compania trebuie să se asigure că, în orice moment, comandantul are la dispoziție la bordul navei informațiile care le permit funcționarilor autorizați corespunzător de către guvernul contractant să stabilească: .1 persoana însărcinată cu desemnarea membrilor echipajului sau a altor persoane angajate sau care lucrează la bordul navei, indiferent în ce calitate, în legătură cu activitățile navei în cauză; .2 persoana însărcinată să decidă utilizarea navei; .3 în cazul în care nava este utilizată în conformitate cu unul sau mai multe contracte de navlosire, care sunt părțile contractului sau contractelor.	144. Compania se asigură că agentul de securitate al companiei, comandantul și agentul de securitate al navei beneficiază de sprijinul necesar pentru îndeplinirea atribuțiilor și responsabilităților lor, în conformitate cu prevederile prezentului Regulament, ale Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS și ale Părții A a Codului ISPS. 145. Compania are obligația să furnizeze comandantului navei informațiile necesare pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin în conformitate cu prezentul regulament. 146. Informațiile prevăzute în pct. 145 includ, după caz, cel puțin următoarele: 146.1. datele privind părțile responsabile de desemnarea personalului de la bordul navei, inclusiv societățile de management maritim, agențiile de recrutare și concesionarii; 146.2. datele privind părțile responsabile de stabilirea utilizării navei, inclusiv navlositorii pe timp, navlositorii de navă nudă sau orice alte entități care acționează în această calitate; 146.3. în cazurile în care nava este utilizată în condițiile unui contract de navlosire, coordonatele punctelor de contact ale acestor părți, inclusiv navlositorii pe timp și de navă nudă.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Regula 6 Sistemul de alertă de securitate al navei 1 Toate navele trebuie să fie dotate cu un sistem de alertă de securitate al navei, după cum urmează: .1 navele construite la 1 iulie 2004 sau după această dată; .2 navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la prima verificare a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004; .3 petrolierele, tancurile pentru produse chimice, transportatoarele de gaz, vrachierele și ambarcațiunile de mare viteză pentru marfă, care au un tonaj brut egal sau mai mare de 500, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004; .4 alte cargoboturi cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500 și unități mobile de foraj în larg construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2006.	300. Toate navele sub pavilionul Republicii Moldova și cele sub pavilion străin trebuie să fie dotate cu un sistem de alertă de securitate al navei, după cum urmează: 300.1. navele construite la 1 iulie 2004 sau după această dată; 300.2. navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la prima verificare a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004; 300.3. petrolierele, tancurile pentru produse chimice, transportatoarele de gaz, vrachierele și ambarcațiunile de mare viteză pentru marfă, care au un tonaj brut egal sau mai mare de 500, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004; 300.4. alte cargoboturi cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500 și unități mobile de foraj în larg construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2006.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
2 Atunci când este activat, sistemul de alertă de securitate al navei: .1 trebuie să declanșeze și să transmită autorității competente desemnate de către Administrație, care, în această situație, poate include compania, o alertă de securitate navă-țarm care	301. Atunci când este activat, sistemul de alertă de securitate al navei: 301.1. trebuie să declanșeze și să transmită Agenția Navală, care, în această situație, poate include compania, o alertă de securitate navă-țarm	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
identifică nava și poziția acesteia și semnalizează faptul că securitatea navei este amenințată sau a fost compromisă; .2 nu trebuie să transmită alerta de securitate altor nave; .3 nu trebuie să declanșeze alarma la bordul navei; .4 trebuie să continue să transmită alerta de securitate a navei până când aceasta este dezactivată și/sau armată din nou.	care identifică nava și poziția acesteia și semnalizează faptul că securitatea navei este amenințată sau a fost compromisă; 301.2. nu trebuie să transmită alerta de securitate altor nave; 301.3. nu trebuie să declanșeze alarma la bordul navei; 301.4. trebuie să continue să transmită alerta de securitate a navei până când aceasta este dezactivată și/sau armată din nou.		
3 Sistemul de alertă de securitate al navei trebuie: .1 să poate fi activat de pe puntea de comandă și din cel puțin încă un loc; .2 să îndeplinească norme de funcționare care să nu fie inferioare celor adoptate de către Organizație.	302. Sistemul de alertă de securitate al navei trebuie: 302.1. să poate fi activat de pe puntea de comandă și din cel puțin încă un loc; 302.2. să îndeplinească norme de funcționare care să nu fie inferioare celor adoptate de către Organizația Internațională Maritimă.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
4 Comenzile de activare a sistemului de alertă de securitate al navei trebuie concepute de așa manieră încât să prevină declanșarea neintenționată a alertei de securitate a navei.	303. Comenzile de activare a sistemului de alertă de securitate al navei trebuie concepute de așa manieră încât să prevină declanșarea neintenționată a alertei de securitate a navei.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
5 Cerințele privind sistemul de alertă de securitate al navei pot fi îndeplinite prin utilizarea unei instalații radio care să îndeplinească cerințele capitolului IV, sub rezerva ca toate cerințele prezentului regulament să fie îndeplinite.	304. Cerințele privind sistemul de alertă de securitate al navei pot fi îndeplinite prin utilizarea unei instalații radio care să îndeplinească cerințele capitolului IV din Convenția SOLAS, sub rezerva	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	ca toate cerințele prezentului regulament să fie îndeplinite.		
6 În cazul în care o Administrație primește o notificare de alertă de securitate a navei, trebuie să informeze de îndată statul(statele) în vecinătatea căruia(căroră) operează nava în cauză.	305. În cazul în care Agenția Navală primește o notificare de alertă de securitate a navei, trebuie să informeze de îndată statul(statele) în vecinătatea căruia(căroră) operează nava în cauză.		Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
7 În cazul în care un guvern contractant primește o notificare cu privire la o alertă de securitate de la o navă care nu este autorizată să își arboreze pavilionul, guvernul contractant informează de îndată Administrația corespunzătoare și, după caz, statul sau statele în vecinătatea căroră operează nava în cauză.	306. În cazul în care Agenția Navală primește o notificare cu privire la o alertă de securitate de la o navă care nu este autorizată să arboreze pavilionul Republicii Moldova, aceasta informează imediat autoritatea desemnată din statul respectiv și, după caz, statul sau statele în vecinătatea căroră operează nava în cauză.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
Regula 7 Amenințări la adresa navelor 1 Guvernele contractante trebuie să stabilească niveluri de securitate și să se asigure că informațiile privind nivelul de securitate sunt furnizate navelor care navighează în apele lor teritoriale sau care și-au comunicat intenția de a intra în apele lor teritoriale.	307. Agenția Navală stabilește nivelurile de securitate al navelor și asigură comunicarea informațiilor privind nivelul de securitate navelor care navighează în apele naționale sau care și-au notificat intenția de a intra în acestea.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
2 Guvernele contractante trebuie să furnizeze un punct de contact de la care navele pot solicita consiliere sau asistență și căruia îi pot semnala orice problemă de securitate pe care ar putea-o prezenta alte nave, mișcări sau comunicații.	308. Agenția Navală asigură un punct de contact de la care navele pot solicita recomandări ori asistență și căruia îi pot semnala orice problemă de securitate generată de alte nave, mișcări ori comunicații.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
3 În cazul în care a fost identificat un risc de atac, guvernul contractant vizat trebuie să informeze navele în cauză și Administrațiile lor cu privire la: .1 nivelul de securitate curent; .2 orice măsură de securitate care ar trebui pusă în aplicare de către navele în cauză pentru a se proteja de atac, în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS; .3 măsurile de securitate pe care statul costier a decis să le aplice, după caz.	309. În cazul identificării unui risc de atac, Agenția Navală informează fără întârziere navele vizate și administrațiile competente de pavilion ale acestora cu privire la: 309.1. nivelul de securitate curent; 309.2. măsurile de securitate care trebuie aplicate de navele în cauză pentru protecția împotriva atacului, în conformitate cu Partea A a Codului ISPS și cu prezentul regulament; 309.3. măsurile de securitate pe care a decis să le aplice, după caz.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Regula 8 Puterea discreționară a comandantului în materie de securitate și de siguranță a navei 1 Comandantul nu trebuie supus de către companie, de navlositor sau de către orice altă persoană unor presiuni care să îl împiedice să ia sau să pună în aplicare decizii care, conform judecății sale profesionale, sunt necesare pentru menținerea securității și siguranței navei. Aceste decizii includ refuzul de a îmbarca persoane (cu excepția celor identificate ca fiind autorizate corespunzător de către un guvern contractant) sau efecte ale acestora și refuzul de a încărca mărfuri, inclusiv containere sau alte unități de transport închise. 2 În cazul în care, conform judecății profesionale a comandantului, în cursul operării navei apare un conflict între cerințele aplicabile navei în materie de securitate și de siguranță, comandantul trebuie să îndeplinească cerințele necesare pentru menținerea securității navei. În astfel de cazuri, comandantul poate aplica măsuri de securitate temporare și trebuie să informeze de îndată Administrația și, după caz, guvernul contractant în al cărui port este exploatată nava sau în care nava are intenția de a intra. Astfel de măsuri de securitate temporare adoptate în conformitate cu prezentul regulament trebuie, pe cât posibil, să corespundă nivelului de securitate în vigoare. În cazul în care se identifică astfel de cazuri, Administrația trebuie să se asigure că astfel de	310. Comandantul navei nu poate fi supus, de către companie sau de către o altă persoană, unor presiuni care să îl împiedice să ia sau să pună în aplicare decizii care, conform judecății sale profesionale, sunt necesare pentru menținerea securității și a siguranței navei. Aceste decizii pot include refuzul de a îmbarca persoane (cu excepția celor identificate ca fiind autorizate corespunzător de către un stat) sau bunuri ale acestora, precum și refuzul de a încărca mărfuri, inclusiv containere sau alte unități de transport închise. 311. În cazul în care, conform judecății profesionale a comandantului, pe parcursul operării navei apare un conflict între cerințele aplicabile navei în materie de securitate și de siguranță, comandantul îndeplinește cerințele necesare pentru menținerea securității navei. În astfel de cazuri, comandantul este în drept de a aplica măsuri de securitate temporare și informează imediat persoanele interesate și, după caz, autoritatea desemnată a statului în al cărui port este exploatată nava sau în care nava are intenția de a intra. Astfel de măsuri de securitate temporare adoptate în conformitate cu prezentul Regulament, pe cât posibil, corespund nivelului de securitate în vigoare. În cazul în care se identifică astfel de cazuri, Agenția Navală se asigură că astfel de	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
conflicte sunt rezolvate și că posibilitatea ca acestea să se repete este redusă la maximum.	conflicte sunt rezolvate și că posibilitatea ca acestea să se repete este redusă la maximum.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Regula 9 Măsurile de control și respectarea dispozițiilor 1 Controlul navelor în port 1.1 În sensul prezentului capitol, orice navă care face obiectul prezentului capitol este supusă unui control, atunci când se află într-un port al altui guvern contractant, efectuat de către funcționari autorizați corespunzător de către guvernul respectiv, care pot fi aceiași cu cei însărcinați să îndeplinească funcțiile prevăzute la regula I/19. Un astfel de control se limitează la a verifica dacă există la bord un certificat internațional de securitate a navelor valabil sau un certificat internațional provizoriu de securitate a navelor valabil, emis conform dispozițiilor Codului ISPS (Certificat), care, în cazul în care este valabil, trebuie acceptat, cu excepția cazurilor în care există motive întemeiate să se creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS	250. Navele care intenționează să intre într-un port al Republicii Moldova și care fac obiectul măsurilor speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS sau de pct. 4 prezentul Regulament, sunt obligate să furnizeze Agenției Navale informațiile de securitate prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS. 254. Navele care urmează să intre și/sau să opereze în porturile Republicii Moldova au obligația ca, odată cu avizul de sosire, să transmită Agenției Navale informațiile privind valabilitatea Certificatului internațional de securitate al navei, nivelul de securitate la care operează nava, precum și alte informații relevante în domeniul securității. 282. În porturi, verificarea certificatului de securitate al navei, în sensul regulii 9 privind controlul navelor în port din Capitolul XI-2 al Convenției SOLAS, se efectuează de către Agenția Navală, după caz, de către inspectorii abilitați potrivit actelor normative naționale. 284. Agenția Navală examinează informațiile primite și dispune, după caz, măsurile necesare, în conformitate cu actele internaționale aplicabile, HG183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
1.2 În cazul în care există astfel de motive întemeiate sau în cazul în care nu se prezintă un certificat valabil când acesta este solicitat, funcționarii autorizați corespunzător de către guvernul contractant trebuie să impună una sau mai multe din măsurile de control pentru nava respectivă prevăzute la punctul 1.3. Orice astfel de măsură impusă trebuie să fie proporțională, având în vedere recomandările din partea B din Codul ISPS.	cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port și cu prezentul Regulament. 283. În cazul în care persoana care efectuează verificarea certificatului prevăzută în pct. 282, are motive întemeiate să creadă că nava nu respectă cerințele de securitate prevăzute de Convenția SOLAS, Codul ISPS sau de prezentul Regulament, iar aceasta nu are competența de a dispune măsurile necesare, informează de îndată Căpitania portului zonal și inspectorii de control stat port. 284. Agenția Navală examinează informațiile primite și dispune, după caz, măsurile necesare, în conformitate cu actele internaționale aplicabile, HG183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port și cu prezentul Regulament. 285. În raport cu navele care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Convenția SOLAS și nici la Protocolul SOLAS din 1988, Agenția Navală nu acordă un tratament mai favorabil decât cel aplicabil navelor care intră sub incidența prezentului regulament.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
1.3 Aceste măsuri de control constau în inspectarea navei, întârzierea sau reținerea navei, restrângerea operațiunilor, inclusiv a deplasării în port, sau expulzarea navei din port.	287. În cazul în care există motive întemeiate privind neconformitatea navei sau în cazul în care nu este prezentat un certificat inspectorii din	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Astfel de măsuri de control pot include, suplimentar sau alternativ, alte măsuri administrative sau corective de mai mică cuprindere.	cadrul Agenției Navale pot dispune una ori mai multe dintre următoarele măsuri de control, proporțional cu natura neconformității constatate: 287.1. inspectarea navei; 287.2. întârzierea sau reținerea navei; 287.3. restrângerea operațiunilor navei, inclusiv a deplasării acesteia în port; 287.4. expulzarea navei din port; 287.5. aplicarea altor măsuri administrative sau corective de întindere redusă.		UE nr. 725/2004
2 Navele care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant 2.1 În sensul prezentului capitol, un guvern contractant poate solicita ca navele care intenționează să intre în porturile sale să furnizeze funcționarilor autorizați corespunzător de către guvernul respectiv, pentru a se asigura că respectă dispozițiile prezentului capitol înainte de intrarea în port și a se evita astfel necesitatea impunerii de măsuri de control sau adoptarea unor dispoziții, următoarele informații privind: .1 faptul că nava deține un certificat valabil și numele autorității care a emis acest certificat; .2 nivelul de securitate curent al navei; .3 nivelul de securitate al navei în oricare port în care s-a aflat anterior și în care a desfășurat o activitate de interfață navă/port pe perioada specificată la punctul 2.3; .4 măsurile de securitate speciale sau suplimentare adoptate de navă în oricare port în care s-a aflat anterior în care a	288. O navă care intenționează să intre într-un port al Republicii Moldova furnizează inspectorilor portuari, informațiile necesare pentru verificarea respectării cerințelor de securitate înainte de intrarea în port. 289. Informațiile prevăzute la pct. 288 includ, după caz, cel puțin următoarele: 289.1. confirmarea faptului că nava deține un certificat valabil și indicarea autorității emitente; 289.2. nivelul curent de securitate al navei; 289.3. nivelul de securitate al navei în oricare port în care aceasta a desfășurat activități de interfață navă/port pe perioada prevăzută în pct 291; 289.4. măsurile speciale ori suplimentare de securitate aplicate de navă în porturile în care a desfășurat activități de interfață navă/port pe perioada prevăzută în pct. 291;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
desfășurat o activitate de interfață navă/port pe perioada specificată la punctul 2.3; .5 respectarea procedurilor de securitate ale navei adecvate în timpul oricărei activități între nave desfășurate pe perioada specificată la punctul 2.3; sau .6 alte informații practice privind securitatea (cu excepția detaliilor privind planul de securitate al navei), ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS. În cazul în care guvernul contractant solicită acest lucru, nava sau compania trebuie să furnizeze o confirmare, considerată acceptabilă de către guvernul contractant, a informațiilor prevăzute mai sus.	289.5. respectarea procedurilor adecvate de securitate ale navei în cadrul activităților navă-navă desfășurate în perioada relevantă pe perioada prevăzută în pct. 291; 289.6. alte informații practice privind securitatea, cu excepția detaliilor referitoare la planul de securitate al navei, ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS.		
2.2 Oricare navă căreia i se aplică dispozițiile prezentului capitol, care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant, trebuie să furnizeze informațiile enumerate la punctul 2.1 funcționarilor autorizați corespunzător de către guvernul respectiv. Comandantul poate refuza furnizarea unor astfel de informații, înțelegându-se că acest refuz poate determina refuzul primirii navei în port.	250. Navele care intenționează să intre într-un port al Republicii Moldova și care fac obiectul măsurilor speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS sau de pct. 4 prezentul Regulament, sunt obligate să furnizeze Agenției Navale informațiile de securitate prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS. 251. Agenția Navală examinează, dacă este necesar, informațiile de securitate furnizate și aplică, după caz, procedura prevăzută la punctul 2 din regula SOLAS menționată în pct.250.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	252. Informațiile prevăzute la pct. 251 se prezintă: 252.1. cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea navei în port; 252.2. cel târziu la plecarea navei din portul anterior, în cazul în care durata voiajului este mai mică de 24 de ore; 252.3. de îndată ce portul de escală este stabilit, în cazul în care acesta nu era cunoscut anterior sau este schimbat în timpul voiajului. 290. Nava sau compania furnizează, la solicitare, o confirmare considerată acceptabilă de către Agenția Navală, privind informațiile comunicate în temeiul pct. 289. Comandantul este în drept de a refuza furnizarea acestor informații, cu consecința posibilă a refuzului primirii navei în port.		
2.3 Nava trebuie să păstreze un dosar cu informațiile prevăzute la punctul 2.1 pentru perioada corespunzătoare ultimelor 10 escale în instalații portuare.	291. Nava păstrează un dosar al informațiilor prevăzute la pct. 289 aferente ultimelor 10 escale în instalații portuare.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
2.4 În cazul în care, după primirea informațiilor prevăzute la punctul 2.1, funcționarii autorizați corespunzător de către guvernul contractant al portului în care nava intenționează să intre au motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS, funcționarii respectivi trebuie să încerce să stabilească o	292. În cazul în care, după recepționarea informațiilor prevăzute în pct. 289, insectorii portuari au motive întemeiate să considere că nava nu respectă cerințele aplicabile, aceștia vor stabili o comunicare cu nava și cu administrația	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
comunicare cu și între navă și Administrație, în vederea rectificării neconformității. În cazul în care o astfel de comunicare nu determină rectificarea neconformității sau în cazul în care funcționarii în cauză au în continuare motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS, ei pot adopta, cu privire la nava respectivă, dispozițiile prevăzute la punctul 2.5. Astfel de dispoziții trebuie să fie proporționale, ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS.	competență a statului de pavilion în vederea remedierii neconformităților..=		
2.5 Aceste dispoziții sunt următoarele: .1 obligația de rectificare a neconformității; .2 obligația impusă navei de a se deplasa la o locație specificată din apele teritoriale sau interioare ale guvernului contractant respectiv; .3 inspectarea navei, în cazul în care aceasta se află în apele teritoriale ale guvernului contractant în al cărui port intenționează să intre nava; sau .4 refuzul acordării permisiunii de a intra în port. Înainte de a adopta astfel de dispoziții, guvernul contractant trebuie să informeze nava cu privire la intențiile sale. După ce ia la cunoștință aceste informații, comandantul poate să își schimbe intențiile și să decidă să nu mai intre în port. În acest caz, prezenta regulă nu se aplică.	292. În cazul în care, după recepționarea informațiilor prevăzute în pct. 289, inspectorii portuari au motive întemeiate să considere că nava nu respectă cerințele aplicabile, aceștia vor stabili o comunicare cu nava și cu administrația competentă a statului de pavilion în vederea remedierii neconformităților. În cazul în care neconformitatea nu este remediată sau persistă motivele întemeiate privind nerespectarea cerințelor, pot fi dispuse următoarele măsuri: 292.1. obligarea navei la remedierea neconformității; 292.2. obligarea navei să se deplaseze într-o locație determinată din apele teritoriale ori interioare ale Republicii Moldova; 292.3. inspectarea navei, dacă aceasta se află în apele teritoriale ale Republicii Moldova;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	292.4. refuzul acordării permisiunii de intrare în port. 293. Înainte de dispunerea măsurilor prevăzute în pct. 292, nava este informată cu privire la intenția Agenției Navale. După primirea acestei informări, comandantul este în drept de a renunța la intenția de a intra în port.		
3 Dispoziții suplimentare 3.1 În cazul în care: .1 a fost impusă o măsură de control, alta decât o măsură administrativă sau de corecție de mai mică cuprindere, prevăzută la punctul 1.3; sau .2 a fost adoptată oricare dintre dispozițiile prevăzute la punctul 2.5, un funcționar autorizat corespunzător de către guvernul contractant trebuie să informeze de îndată Administrația, în scris, specificând ce măsuri de control au fost impuse sau ce dispoziții au fost adoptate și motivele care au stat la baza acestora. Guvernul contractant care impune măsurile de control sau adoptă dispozițiile respective trebuie să informeze și organismul de securitate recunoscut care a emis certificatul pentru nava în cauză, precum și Organizația, că au fost impuse astfel de măsuri sau că au fost adoptate astfel de dispoziții.	294. În cazul în care a fost impusă o măsură de control, alta decât o măsură administrativă sau de corecție de mai mică cuprindere, prevăzută în pct.287 sau a fost adoptată o dispoziție din cele prevăzute în pct. 292, inspectorul portuar informează în scris imediat Agenția Navală, specificând ce măsuri de control au fost impuse sau ce dispoziții au fost adoptate și motivele care au stat la baza acestora. Agenția Navală informează organismul de securitate care a emis certificatul pentru nava în cauză, precum și OMI, că au fost impuse astfel de măsuri sau că au fost adoptate astfel de dispoziții. 280. În cazurile în care unei nave i se refuză intrarea într-un port sau este expulzată din port, Agenția Navală asigură comunicarea, fără întârziere, a faptelor cunoscute autorităților competente ale statelor interesate din Uniunea Europeană și altor state pertinente.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	281. Comunicarea prevăzută în pct. 280 include, în măsura în care aceste informații sunt disponibile, cel puțin următoarele: 281.1. numele navei, pavilionul, numărul de identificare al navei, indicativul de apel, tipul și încărcătura navei; 281.2. motivul refuzării acordării dreptului de intrare sau al expulzării din port sau din zonele portului; 281.3. natura oricărei neconformități cu o măsură de securitate, după caz; 281.4. detalii cu privire la orice încercare de remediere a neconformității, după caz, inclusiv condițiile impuse navei pentru călătorie; 281.5. portul(porturile) de escală precedent(e) și următorul port de escală declarat; 281.6. ora plecării și ora prevăzută pentru sosirea în aceste porturi; 281.7. orice instrucțiuni date navei, de exemplu raportarea traseului său; 281.8. informații disponibile privind nivelul de securitate la care nava operează în mod curent; 281.9. informații privind eventuale comunicații între statele de port și Administrație; 281.10. punctul de contact în cadrul statului de port care stabilește raportul în scopul obținerii de informații suplimentare;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	281.11. lista echipajului; 281.12. orice alte informații pertinente. 284. Agenția Navală examinează informațiile primite și dispune, după caz, măsurile necesare, în conformitate cu actele internaționale aplicabile, HG183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port și cu prezentul Regulament.		
3.2 Atunci când unei nave i se refuză intrarea în port sau când nava este expulzată din port, autoritățile statului în care se află portul ar trebui să comunice faptele pertinente autorităților statului următoarelor porturi de escală pertinente, în cazul în care acestea sunt cunoscute, precum și autorităților oricărui alt stat costier pertinent, ținând seama de liniile directe pe care trebuie să le elaboreze Organizația. Trebuie garantate caracterul confidențial și protecția informațiilor comunicate.	295. În cazul în care unei nave i se refuză intrarea în port sau i se dispune părăsirea portului, Agenția Navală comunică autorităților competente ale porturilor de escală următoare relevante, în măsura în care acestea sunt cunoscute, precum și autorităților oricărui alt stat costier interesat, informațiile relevante disponibile, cu respectarea cerințelor de confidențialitate și protecție a informațiilor.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
3.3 Refuzul acordării permisiunii de a intra în port, în conformitate cu punctele 2.4 și 2.5, sau expulzarea din port, în conformitate cu punctele 1.1-1.3, nu trebuie impusă decât în cazul în care funcționarii autorizați corespunzător de către guvernul contractant au motive întemeiate să creadă că nava constituie o amenințare imediată la adresa siguranței sau securității persoanelor sau navelor sau a altor bunuri și că nu există alte mijloace adecvate de înlăturare a acestei amenințări.	296. Refuzul intrării în port sau expulzarea navei din port în conformitate cu prevederile prezentului capitol, poate fi dispusă numai în cazul în care inspectorii portuari au motive întemeiate să considere că nava reprezintă o amenințare imediată la adresa siguranței ori securității persoanelor, navelor sau altor bunuri și că nu există alte mijloace adecvate pentru înlăturarea acestei amenințări.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
3.4 Măsurile de control prevăzute la punctul 1.3 și dispozițiile menționate la punctul 2.5 trebuie impuse, în temeiul prezentei reguli, doar până când neconformitatea care a dus la adoptarea măsurilor de control este rectificată într-un mod considerat satisfăcător de către guvernul contractant, ținând seama de măsurile propuse de navă sau de Administrație, după caz.	297. Măsurile de control prevăzute în pct. 287 și măsurile prevăzute în pct. 292 se mențin numai până la remedierea neconformității care a determinat aplicarea acestora, într-un mod considerat satisfăcător de către autoritatea competentă, ținând seama, după caz, de măsurile propuse de navă sau de administrația competentă a statului de pavilion. 298. În cazul refuzului intrării navei în port, Agenția Navală comunică conform pct. 280-281, datele pertinente autorităților statului următoarelor porturi de escală, în cazul în care acestea sunt cunoscute, precum și autorităților altui stat costier pertinent, garantând caracterul confidențial și protecția informațiilor comunicate.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
3.5 Atunci când guvernele contractante exercită un control în temeiul punctului 1 sau adoptă dispoziții în conformitate cu punctul 2: .1 trebuie făcute toate eforturile pentru a evita ca nava să fie întârziată sau reținută în mod nejustificat. În cazul în care o navă a fost întârziată sau reținută în mod nejustificat în urma efectuării acestui control, nava are dreptul la compensări pentru pierderile sau prejudiciile suferite; .2 nu trebuie împiedicat accesul necesar la navă în cazuri de urgență sau din motive umanitare sau în scopul asigurării securității.	299. În cazul în care se efectuează un control potrivit pct. 287 sau se adoptă dispoziții în conformitate cu pct. 288-293 : 299.1. se depun eforturi pentru a evita ca nava să fie întârziată sau reținută în mod nejustificat. În cazul în care o navă a fost întârziată sau reținută în mod nejustificat în urma efectuării acestui control, nava are dreptul la compensări pentru pierderile sau prejudiciile suferite; 299.2. nu este împiedicat accesul necesar la navă în cazuri de urgență sau din motive umanitare, precum și în scopul asigurării securității..	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Regula 10 Cerințe aplicabile instalațiilor portuare 1 Instalațiile portuare trebuie să îndeplinească cerințele pertinente din prezentul capitol și din partea A din Codul ISPS, ținând seama de recomandările specificate în partea B din Codul ISPS.	72. Pentru fiecare instalație portuară situată pe teritoriul Republicii Moldova care furnizează servicii navelor ce efectuează voiaje internaționale se asigură efectuarea unei evaluări a securității instalației portuare.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
2 Guvernele contractante pe al căror teritoriu se găsește una sau mai multe instalații portuare cărora li se aplică prezenta regulă trebuie să se asigure că: .1 se efectuează, se revizuiesc și se aprobă evaluări de securitate ale instalației portuare, în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS; .2 se elaborează, se revizuiesc, se aprobă și se pun în aplicare planuri de securitate ale instalației portuare în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.	74. Evaluarea securității instalației portuare se efectuează de către Agenția Navală sau, după caz, de către o organizație de securitate recunoscută, delegată în condițiile stabilite de prezentul regulament. 78. Evaluarea securității instalației portuare se revizuiește și se actualizează periodic, ținând seama de evoluția nivelului de amenințare și de modificările aduse instalației portuare, și se revizuiește în mod obligatoriu ori de câte ori intervin modificări semnificative ale instalației portuare. 84. După finalizarea evaluării securității instalației portuare, Agenția Navală întocmește un raport care cuprinde cel puțin un rezumat al modului de efectuare a evaluării, descrierea vulnerabilităților identificate și măsurile propuse pentru remedierea acestora. 86. Evaluarea securității instalației portuare se efectuează la expirarea fiecărui ciclu de 5 ani, în intervalul de plus/minus 3 luni față de data	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	aniversară, și constă într-o evaluare al cărei volum și conținut sunt echivalente evaluării inițiale. 88. Pentru fiecare instalație portuară se elaborează, pe baza evaluării securității instalației portuare, un plan de securitate al instalației portuare, care se actualizează ori de câte ori este necesar și se adaptează interfeței navă/instalație portuară. Planul de securitate al instalației portuare cuprinde măsuri corespunzătoare pentru cele trei niveluri de securitate prevăzute de prezentul regulament. 90. Planul de securitate al instalației portuare se elaborează de operatorul instalației portuare și se aprobă de către Agenția Navală. 91. Planul de securitate al instalației portuare se elaborează cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS și se redactează în limba română și de lucru a instalației portuare.		
3 Guvernele contractante trebuie să specifice și să comunice măsurile de care trebuie să se țină seama în cadrul unui plan de securitate al unei instalații portuare cu privire la diferitele niveluri de securitate, în special în cazul în care se va cere prezentarea unei declarații de securitate.	88. Pentru fiecare instalație portuară se elaborează, pe baza evaluării securității instalației portuare, un plan de securitate al instalației portuare, care se actualizează ori de câte ori este necesar și se adaptează interfeței navă/instalație portuară. Planul de securitate al instalației portuare cuprinde măsuri corespunzătoare pentru cele trei	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	niveluri de securitate prevăzute de prezentul regulament. 256. În cazul în care nivelul de securitate al navei este același cu nivelul de securitate al instalației portuare, operarea navei la instalația portuară poate avea loc fără impunerea unor măsuri suplimentare de securitate, cu respectarea cerințelor prevăzute de prezentul Regulament. 257. În cazul în care nivelul de securitate aplicabil instalației portuare este superior nivelului de securitate la care operează nava, agentul maritim portuar informează de îndată compania care operează nava și/sau comandantul navei. În acest caz, nava are obligația să adopte măsurile necesare pentru a opera la nivelul de securitate corespunzător instalației portuare și să confirme acest fapt prin intermediul agentului maritim portuar. Agenția Navală verifică, la sosirea navei, conformarea acesteia la nivelul de securitate aplicabil. 258. În cazul în care nava comunică faptul că nu poate opera la nivelul de securitate aplicabil instalației portuare sau Agenția Navală constată că nava nu îndeplinește cerințele prevăzute de planul de securitate al navei pentru nivelul de securitate respectiv, Agenția Navală dispune, după caz, măsurile de securitate necesare, inclusiv		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	încheierea unei declarații de securitate între navă și instalația portuară în baza reglementărilor pct. 263-275, modelului conform anexei nr. 8 la prezentul Regulament . În lipsa adoptării măsurilor necesare pentru înlăturarea riscurilor identificate, Agenția Navală poate restricționa, suspenda sau refuza intrarea navei în port și/sau pe căile navigabile interioare. 263. Declarația de securitate, conform anexei nr. 8 la prezentul regulament, se solicită în cazul în care interfața navă/instalație portuară sau activitatea navă-navă prezintă un risc sporit pentru persoane, bunuri ori mediu, precum și în alte situații prevăzute de prezentul Regulament. 264. Declarația de securitate are ca scop stabilirea, între navă și instalația portuară sau, după caz, între nave, a măsurilor de securitate care urmează a fi aplicate de fiecare parte, în conformitate cu planurile de securitate aprobate. 265. Agenția Navală și, după caz, administrația portuară sau agentul de securitate al instalației portuare evaluează riscul pe care îl prezintă interfața navă/instalație portuară ori activitatea navă-navă pentru persoane, bunuri sau mediu, în vederea stabilirii necesității încheierii declarației de securitate.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Regula 11 Acorduri privind alte aranjamente în materie de securitate 1 Guvernele contractante pot să încheie, în scris, în domeniul de aplicare al prezentului capitol și al părții A din Codul ISPS, acorduri bilaterale sau multilaterale cu alte guverne contractante în privința altor aranjamente în materie de securitate care au ca obiect călătoriile internaționale pe distanță mică efectuate pe rute fixe între instalații portuare situate pe teritoriul lor.	291. 316. În sensul prezentului Regulament, regula 11 privind acordurile referitoare la alte aranjamente de securitate, prevăzută în Capitolul XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, se poate aplica și serviciilor regulate de transport maritim internațional desfășurate pe rute fixe și utilizând instalații portuare asociate. 317. În scopul aplicării pct. 316, autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului poate încheia acorduri bilaterale sau multilaterale privind alte aranjamente de securitate, în conformitate cu regula 11 din Capitolul XI-2 al Convenției SOLAS. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului poate, în special, lua în considerare astfel de acorduri în vederea promovării transportului maritim intracomunitar de mică distanță.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
2 Aceste acorduri nu trebuie să compromită nivelul de securitate al altor nave sau al instalațiilor portuare care nu fac obiectul acordului.	318. Acordurile prevăzute la pct. 317 pot fi încheiate numai în măsura în care măsurile de securitate stabilite prin acestea asigură un nivel adecvat de protecție și nu afectează nivelul de securitate aplicabil altor nave, instalații portuare sau porturi care nu fac obiectul acordurilor respective.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
3 Nici o navă care face obiectul unui astfel de acord nu trebuie să se angajeze în activități între nave cu o navă care nu face obiectul acordului.	318. Acordurile prevăzute la pct. 317 pot fi încheiate numai în măsura în care măsurile de securitate stabilite prin acestea asigură un nivel	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	adecvat de protecție și nu afectează nivelul de securitate aplicabil altor nave, instalații portuare sau porturi care nu fac obiectul acordurilor respective.		UE nr. 725/2004
4 Aceste acorduri trebuie revizuite periodic, ținând seama de experiența dobândită, precum și de orice modificare a anumitor circumstanțe sau de evaluarea amenințărilor la adresa navelor, a instalațiilor portuare sau a rutelor care fac obiectul acordului.	319. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului asigură evidența, monitorizarea și revizuirea periodică a acordurilor privind alte aranjamente de securitate, la intervale care nu depășesc 5 ani.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
Regula 12 Aranjamente în materie de securitate echivalente 1 O Administrație poate autoriza o anumită navă sau un grup de nave să arboreze pavilionul său, să pună în aplicare alte măsuri de securitate, echivalente celor prevăzute în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca aceste măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prevăzute în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS. Administrația care autorizează adoptarea unor astfel de măsuri de securitate trebuie să comunice Organizației detalii în această privință.	295. Pentru transportul maritim național și pentru instalațiile portuare aflate sub incidența prezentului Regulament pot fi stabilite aranjamente echivalente de securitate, în conformitate cu regula 12 din Capitolul XI-2 al Convenției SOLAS, cu condiția ca acestea să fie cel puțin la fel de eficiente ca măsurile prevăzute de Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și de dispozițiile obligatorii corespunzătoare din Codul ISPS. 322. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului comunică, după caz, informațiile relevante privind acordurile prevăzute în pct. 317 și aranjamentele echivalente de securitate prevăzute în pct. 320 Organizației Maritime Internaționale și Comisiei Europene de îndată ce sunt adoptate, precum și rezultatul revizuirilor periodice ale acestora, în cel mult 5 ani	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
2 La aplicarea dispozițiilor prezentului capitol și ale părții A din Codul ISPS, un guvern contractant poate autoriza o anumită instalație portuară sau un grup de instalații portuare de pe teritoriul său, altul decât cel care face obiectul unui acord încheiat în conformitate cu regula 11, să pună în aplicare măsuri de securitate echivalente celor prescrise în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca aceste măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prescrise în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS. Guvernul contractant care autorizează adoptarea unor astfel de măsuri de securitate trebuie să comunice Organizației detalii în această privință.	de la adoptarea lor sau de la ultima lor revizuire. Condițiile de aplicare a acestor aranjamente fac obiectul unor inspecții ale Comisiei Europene. 295. Pentru transportul maritim național și pentru instalațiile portuare aflate sub incidența prezentului Regulament pot fi stabilite aranjamente echivalente de securitate, în conformitate cu regula 12 din Capitolul XI-2 al Convenției SOLAS, cu condiția ca acestea să fie cel puțin la fel de eficiente ca măsurile prevăzute de Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și de dispozițiile obligatorii corespunzătoare din Codul ISPS. 297. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului comunică, după caz, informațiile relevante privind acordurile prevăzute în pct. 292 și aranjamentele echivalente de securitate prevăzute în pct. 295 Organizației Maritime Internaționale și Comisiei Europene de îndată ce sunt adoptate, precum și rezultatul revizuirilor periodice ale acestora, în cel mult 5 ani de la adoptarea lor sau de la ultima lor revizuire. Condițiile de aplicare a acestor aranjamente fac obiectul unor inspecții ale Comisiei Europene.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
Regula 13 Comunicarea informațiilor	124. Agenția Navală asigură evidența instalațiilor portuare pentru care a fost desemnat un agent de securitate al instalației portuare și	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
1 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, până la 1 iulie 2004, și să pună la dispoziția companiilor și navelor, spre informare: .1 numele și datele de contact ale autorității(autorităților) naționale responsabile cu asigurarea securității navelor și instalațiilor portuare; .2 locurile de pe teritoriul lor care fac obiectul planurilor de securitate aprobate ale instalațiilor portuare; .3 numele și datele de contact ale celor care au fost desemnați și care trebuie să fie disponibili 24 de ore din 24 pentru a recepționa alertele de securitate navă-țarm prevăzute la regula 6.2.1 și a le da curs; .4 numele și datele de contact ale celor care au fost desemnați și care trebuie să fie disponibili 24 de ore din 24 pentru a recepționa comunicări din partea guvernelor contractante care aplică măsurile privind controlul și respectarea dispozițiilor specificate la regula 9.3.1 și pentru a le da curs; .5 numele și datele de contact ale celor care au fost desemnați și care trebuie să fie disponibili 24 de ore din 24 pentru a furniza consiliere sau asistență navelor și cărora navele le pot semnala orice probleme de securitate menționate în regula 7.2; și, prin urmare, să actualizeze aceste informații pe măsură ce apar modificări. Organizația trebuie să transmită aceste informații și celorlalte guverne contractante pentru informarea funcționarilor acestora.	comunică această informație OMI și persoanelor interesate, inclusiv agenților de securitate ai companiei și ai navei, în condițiile stabilite de prezentul regulament. 126. Agenția Navală poate institui puncte de contact centrale ori regionale sau alte mecanisme echivalente pentru furnizarea informațiilor actualizate privind: 126.1. instalațiile portuare pentru care există planuri de securitate aprobate; 126.2. datele de contact ale agenților de securitate ai instalațiilor portuare; 126.3. organizațiile de securitate recunoscute desemnate să acționeze în numele autorităților competente, precum și responsabilitățile și limitele mandatului acestora. 127. Informațiile privind existența punctelor de contact prevăzute în pct. 126 și datele necesare pentru contactarea acestora se fac publice în condițiile stabilite de Agenția Navală. 128. În cazul în care o instalației portuară nu dispune de un plan de securitate al instalației portuare, punctul de contact central sau regional ori alt mecanism desemnat de Agenția Navală indică persoana de la țărm care deține calificările necesare pentru organizarea aplicării măsurilor de		UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	securitate corespunzătoare pe durata escalei navei, după caz. 129. Agenția Navală asigură disponibilitatea datelor de contact ale funcționarilor competenți cărora agentul de securitate al navei, agentul de securitate al companiei sau agentul de securitate al instalației portuare le pot raporta motivele de îngrijorare privind securitatea. 130. Funcționarii competenți din cadrul Agenției Navale prevăzuți în pct. 100 examinează informațiile comunicate și dispun, după caz, măsurile necesare. 131. În cazul în care motivele de îngrijorare privind securitatea vizează măsuri aflate și sub jurisdicția altui stat, Agenția Navală poate coopera cu autoritățile omoloage ale statului respectiv, în vederea examinării situației și a stabilirii măsurilor corespunzătoare. 132. Agenția Navală comunică OMI informațiile relevante privind punctele de contact și funcționarii competenți, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova. 133. Informațiile referitoare la securitate, inclusiv evaluările de vulnerabilitate și planurile de securitate pentru o instalație portuară și		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	materialele conexe, trebuie protejate împotriva accesului și dezvăluirii neautorizate. 324. Agenția Navală este desemnată punct de contact pentru securitatea maritimă și asigură coordonarea activităților de implementare, monitorizare și control al conformității. 124. Agenția Navală asigură evidența instalațiilor portuare pentru care a fost desemnat un agent de securitate al instalației portuare și comunică această informație OMI și persoanelor interesate, inclusiv agenților de securitate ai companiei și ai navei, în condițiile stabilite de prezentul regulament.		
2 Guvernele contractante comunică Organizației, până la 1 iulie 2004, numele și datele de contact ale oricărui organism de securitate recunoscut autorizat să acționeze în numele lor, precum și detaliile privind responsabilitățile lui specifice și condițiile de abilitare a acestora. Aceste informații trebuie actualizate pe măsură ce apar modificări. Organizația trebuie să transmită aceste informații și celorlalte guverne contractante pentru informarea funcționarilor acestora.	132. Agenția Navală comunică OMI informațiile relevante privind punctele de contact și funcționarii competenți, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova. 8. Pe parcursul desfășurării activităților prescrise în acord, organizația de securitate recunoscută primește instrucțiuni din partea Agenției Navale. Agenția Navală transmite OMI și organului central de specialitate din domeniul transportului naval o copie a acordului, inclusiv copiile tuturor documentelor relevante.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
3 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, până la 1 iulie 2004, o listă a planurilor de securitate aprobate ale instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor, precum și locul sau locurile care fac obiectul fiecărui plan de securitate aprobat al instalației portuare și data acordării aprobării, și comunică apoi Organizației informațiile necesare atunci când se operează oricare dintre următoarele modificări: .1 trebuie operate sau au fost operate schimbări ale locului sau ale locurilor care fac obiectul unui plan de securitate aprobat al unei instalații portuare. În astfel de cazuri, informațiile care trebuie comunicate trebuie să includă schimbarea locului sau locurilor care fac obiectul planului, precum și data la care aceste schimbări trebuie operate sau la care au fost operate; .2 un plan de securitate aprobat al unei instalații portuare, inclus anterior în lista înaintată Organizației, trebuie retras sau a fost retras. În astfel de cazuri, informațiile care trebuie comunicate trebuie să includă data la care planul trebuie retras sau la care a fost retras. Acest tip de informații trebuie comunicat Organizației cât mai repede posibil; și .3 trebuie făcute adăugiri la lista planurilor de securitate aprobate ale instalației portuare. În astfel de cazuri, informațiile care trebuie comunicate trebuie să includă locul sau locurile care fac obiectul planului și data aprobării acestuia.	83. În cazul deciziei prevăzute în pct. 82, Agenția Navală comunică, după caz, OMI și autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului, informațiile relevante privind evaluarea comună a securității instalațiilor portuare, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova. 124. Agenția Navală asigură evidența instalațiilor portuare pentru care a fost desemnat un agent de securitate al instalației portuare și comunică această informație OMI și persoanelor interesate, inclusiv agenților de securitate ai companiei și ai navei, în condițiile stabilite de prezentul regulament. 132. Agenția Navală comunică OMI informațiile relevante privind punctele de contact și funcționarii competenți, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
4 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, la interval de cinci ani după 1 iulie 2004, o listă revizuită și actualizată a tuturor planurilor de securitate aprobate ale instalațiilor portuare pentru instalațiile portuare situate pe teritoriul lor, precum și locul sau locurile care fac obiectul fiecărui plan de securitate aprobat al instalațiilor portuare și data acordării aprobării (inclusiv data la care au fost aprobate modificările aduse planului). Această listă revizuită va înlocui toate informațiile comunicate Organizației, în conformitate cu dispozițiile alineatului (3), în decursul celor cinci ani precedenți.	83. În cazul deciziei prevăzute în pct. 82, Agenția Navală comunică, după caz, OMI și autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului, informațiile relevante privind evaluarea comună a securității instalațiilor portuare, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova. 101. În cazul acordării permisiunii prevăzute la pct. 100, Agenția Navală comunică, după caz, OMI și autorității centrale de specialitate din domeniul transportului informațiile relevante, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
5 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației informații privind încheierea de acorduri conform regulii 11. Informațiile comunicate trebuie să includă: .1 numele guvernelor contractante care au încheiat acordul; .2 instalațiile portuare și rutele fixe care fac obiectul acordului; .3 frecvența cu care se revizuieste acordul; .4 data intrării în vigoare a acordului; .5 consultările care au avut eventual loc cu alte guverne contractante, apoi guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, cât mai repede posibil, informațiile privind modificarea sau încetarea acordului.	297. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului comunică, după caz, informațiile relevante privind acordurile prevăzute în pct. 292 și aranjamentele echivalente de securitate prevăzute în pct. 295 Organizației Maritime Internaționale și Comisiei Europene de îndată ce sunt adoptate, precum și rezultatul revizuirilor periodice ale acestora, în cel mult 5 ani de la adoptarea lor sau de la ultima lor revizuire. Condițiile de aplicare a acestor aranjamente fac obiectul unor inspecții ale Comisiei Europene.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
6 Orice guvern contractant care autorizează, conform dispozițiilor regulii 12, adoptarea de aranjamente în materie de securitate echivalente privind o navă autorizată să își arboreze pavilionul sau privind o instalație portuară aflată pe teritoriul său trebuie să comunice Organizației detaliile aferente.	297. Autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului comunică, după caz, informațiile relevante privind acordurile prevăzute în pct. 292 și aranjamentele echivalente de securitate prevăzute în pct. 295 Organizației Maritime Internaționale și Comisiei Europene de îndată ce sunt adoptate, precum și rezultatul revizuirilor periodice ale acestora, în cel mult 5 ani de la adoptarea lor sau de la ultima lor revizuire. Condițiile de aplicare a acestor aranjamente fac obiectul unor inspecții ale Comisiei Europene.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
7 Organizația trebuie să transmită celorlalte guverne contractante, la cerere, informațiile care i-au fost comunicate conform dispozițiilor punctului 3.”	Norme neaplicabile		Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
			Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
ANEXA II „CODUL INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE PREAMBUL 1. Conferința diplomatică privind securitatea maritimă care a avut loc la Londra în decembrie 2002 a adoptat noi dispoziții ale Convenției internaționale privind siguranța	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
vieții pe mare din 1974 și ale prezentului Cod, în vederea consolidării securității maritime. Aceste noi cerințe alcătuiesc cadrul internațional care permite cooperarea navelor și a instalațiilor portuare pentru a detecta și a preveni actele care amenință securitatea în sectorul transporturilor maritime. 2. În urma evenimentelor dramatice din 11 septembrie 2001, Adunarea Organizației Maritime Internaționale («Organizația») a decis în unanimitate la cea de-a douăzeci și doua sesiune a sa din noiembrie 2001 să elaboreze noi măsuri privind securitatea navelor și instalațiilor portuare care să fie adoptate de către o conferință a guvernelor contractante care sunt parte la Convenția internațională privind siguranța vieții pe mare din 1974 (denumită Conferința diplomatică privind securitatea maritimă) din decembrie 2002. Pregătirea Conferinței diplomatice a fost încredințată Comitetului privind siguranța maritimă al Organizației (CSM) pe baza documentelor prezentate de către statele membre, organizațiile interguvernamentale și organizațiile neguvernamentale care au statut consultativ pe lângă Organizație. 3. În vederea accelerării elaborării și adoptării măsurilor de securitate corespunzătoare, CSM a constituit, în cadrul primei sesiuni extraordinare, care a avut loc de asemenea în noiembrie 2002, un grup de lucru intersesiuni pe probleme de securitate maritimă. Grupul de lucru intersesiuni al CSM s-a reunit pentru prima ședință de lucru în februarie 2002, iar			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
rezultatul discuțiilor purtate a fost raportat Comitetului privind siguranța maritimă, care l-a luat în discuție în cadrul celei de-a șaptezeci și cincea sesiuni a CSM din mai 2002, când a fost creat un grup de lucru ad hoc pentru dezvoltarea propunerilor prezentate. Cea de-a șaptezeci și cincea sesiune a CSM a luat în discuție raportul acestui grup de lucru și a recomandat continuarea lucrului în cadrul unei noi întruniri a Grupului de lucru intersesiuni al CSM, în septembrie 2002. Cea de-a șaptezeci și șasea sesiune a CSM a luat în discuție rezultatele sesiunii din septembrie 2002 a Grupului de lucru intersesiuni al CSM și ale grupului de lucru al CSM din cadrul celei de-a șaptezeci și șasea sesiuni a Comitetului, din decembrie 2002, imediat înaintea Conferinței diplomatice, și a aprobat versiunea finală a textului propus spre dezbateri Conferinței diplomatice. 4. Conferința diplomatică (care a avut loc între 9 și 13 decembrie 2002) a adoptat de asemenea modificări la dispozițiile existente ale Convenției internaționale privind siguranța vieții pe mare din 1974 (Convenția SOLAS din 1974) pentru a accelera punerea în aplicare a cerinței de instituire a unui sistem de identificare automată și a adoptat noi reguli în cadrul capitolului XI-1 al Convenției SOLAS din 1974 privind inscripționarea numărului de identificare al navei și păstrarea unei fișe sinoptice continue. Conferința diplomatică a adoptat de asemenea un număr de rezoluții ale Conferinței, inclusiv pe cele privind punerea în aplicare și revizuirea Codului, cooperarea tehnică și lucrările efectuate			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
în comun cu Organizația Internațională a Muncii și cu Organizația Vamală Internațională. S-a admis că ar putea fi necesare revizuirea și modificarea anumitor dispoziții noi privind securitatea maritimă după încheierea lucrărilor acestor două organizații. 5. Dispozițiile capitolului XI-2 al Convenției SOLAS din 1974 și ale prezentului Cod se aplică navelor și instalațiilor portuare. Extinderea domeniului de aplicare al Convenției SOLAS din 1974 pentru a cuprinde și instalațiile portuare a fost aprobată, întrucât reprezenta mijlocul cel mai rapid de garantare a faptului că măsurile de securitate necesare vor intra în vigoare și vor produce rapid efecte. Cu toate acestea, s-a convenit ca dispozițiile privind instalațiile portuare să se limiteze la interfața navă/port. Problema mai cuprinzătoare a securității zonelor de port va face obiectul unor sesiuni de lucru în comun ale Organizației Maritime Internaționale și ale Organizației Internaționale a Muncii. S-a convenit de asemenea ca aceste dispoziții să nu aibă ca obiect și intervenția propriu-zisă în caz de atac sau activitățile de restabilire a ordinii necesare în urma unui astfel de atac. 6. La elaborarea dispozițiilor, s-a avut în vedere asigurarea compatibilității acestora cu dispozițiile Convenției internaționale privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart din 1978, modificată, ale Codului internațional de management al siguranței (ISM) și ale Sistemului armonizat de supraveghere tehnică și certificare.			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
7. Aceste dispoziții reprezintă o schimbare semnificativă a atitudinii sectorului maritim internațional față de chestiunile legate de securitate în sectorul transporturilor maritime. S-a admis că aceste dispoziții pot constitui o povară suplimentară deloc neglijabilă pentru anumite guverne contractante. Se recunoaște astfel pe deplin importanța cooperării tehnice pentru a furniza asistență guvernelor contractante la punerea în aplicare a acestor dispoziții. 8. Pentru a garanta punerea în aplicare a dispozițiilor va trebui ca toți cei care se ocupă de nave și de instalații portuare sau cei care le utilizează, inclusiv personalul navelor, personalul portuar, pasagerii, transportatorii de mărfuri, conducerea navei și a portului și persoanele cu responsabilități în materie de securitate din cadrul autorităților locale și naționale să se înțeleagă și să coopereze eficient și permanent. Practicile și procedurile existente vor trebui revizuite și modificate în cazul în care nu asigură un nivel adecvat de securitate. În vederea consolidării securității maritime, sectorul transporturilor maritime și cel portuar, precum și autoritățile locale și naționale vor trebui să își asume responsabilități suplimentare. 9. Ar trebui ca la punerea în aplicare a dispozițiilor de securitate specificate în capitolul XI-2 din Convenția SOLAS din 1974 și în partea A din prezentul Cod să se țină seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. Cu toate acestea, se admite că măsura în care aceste recomandări sunt aplicabile poate varia în funcție de natura			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
instalației portuare și a navei, precum și de serviciul pe care îl asigură și de încărcătura sa. 10. Nici o prevedere a prezentului Cod nu trebuie interpretată sau aplicată altfel decât cu respectarea deplină a drepturilor și libertăților fundamentale specificate în instrumentele internaționale, în special în cele privind lucrătorii maritimi și refugiații, inclusiv în Declarația Organizației Internaționale a Muncii privind principiile fundamentale și dreptul la muncă, precum și standardele internaționale privind lucrătorii maritimi și portuari. 11. Recunoscând faptul că în Convenția privind facilitarea traficului maritim din 1965, modificată, se prevede ca membrii echipajelor străine să primească din partea autorităților publice dreptul de a coborî pe țărm în timpul escalei navei lor, cu condiția ca formalitățile privind intrarea navei în port să fi fost îndeplinite și ca autoritățile publice să nu aibă motive să refuze acordarea permisiunii de a coborî pe țărm din rațiuni privind sănătatea publică, siguranța publică sau ordinea publică, guvernele contractante ar trebui, atunci când aprobă planurile de securitate ale navelor sau ale instalațiilor portuare, să țină seama în mod corespunzător de faptul că echipajul navei trăiește și lucrează pe navă și are nevoie de permisiunea de a coborî pe țărm și de a avea acces la serviciile sociale pentru lucrătorii maritimi aflate la țărm, inclusiv la îngrijiri medicale.			
PARTEA A	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
CERINȚE OBLIGATORII PRIVIND DISPOZIȚIILE CAPITOLULUI XI-2 DIN ANEXA LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PRIVIND SIGURANȚA VIEȚII PE MARE DIN 1974, MODIFICATĂ			UE nr. 725/2004
1 GENERALITĂȚI 1.1 Introducere Prezenta parte din Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare cuprinde dispozițiile obligatorii la care se face referire în capitolul XI-2 din Convenția internațională privind siguranța vieții pe mare din 1974, modificată.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
1.2 Obiective Obiectivele prezentului Cod sunt următoarele: .1 instituirea unui cadru internațional care să favorizeze cooperarea între guvernele contractante, organismele publice, administrațiile locale și sectoarele maritim și portuar în vederea detectării amenințărilor la adresa securității și luării măsurilor de prevenire a incidentelor de securitate care pot afecta navele sau instalațiile portuare utilizate în transportul maritim internațional; .2 stabilirea rolurilor și responsabilităților aferente guvernelor contractante, organismelor publice, administrațiilor locale și sectorului maritim și portuar, la nivel național și internațional, în vederea asigurării securității maritime;	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.3 garantarea colectării eficiente, în timp util, a informațiilor privind securitatea; .4 prevederea unei metode de evaluare a securității în vederea stabilirii de planuri și proceduri care să permită să răspundă în cazul modificării nivelului de securitate; și .5 asigurarea că au fost puse în aplicare măsuri de securitate maritimă adecvate și proporționale.			
1.3 Cerințe funcționale Pentru realizarea obiectivelor, prezentul Cod înglobează un anumit număr de cerințe funcționale. Acestea includ următoarele funcții, dar nu se limitează la acestea: .1 culegerea și evaluarea de informații privind amenințările la adresa securității și schimbul de informații cu guvernele contractante corespunzătoare; .2 solicitarea menținerii protocoalelor de comunicare pentru nave și instalații portuare; .3 prevenirea accesului neautorizat la nave, la instalații portuare și la zonele aferente acestora în care accesul este restricționat; .4 prevenirea introducerii de arme, de dispozitive incendiare sau de explozibil neautorizat la bordul navelor sau în porturi; .5 furnizarea unui mijloc de declanșare a alarmei ca răspuns la amenințări la adresa securității sau la incidente de securitate; .6 solicitarea de planuri de securitate ale navei și ale instalației portuare, elaborate pe baza evaluării securității;	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.7 solicitarea efectuării unei formări profesionale, de antrenamente și exerciții pentru a se asigura familiarizarea cu planurile și procedurile de securitate.			
2 DEFINIȚII 2.1. În sensul prezentei părți, cu excepția cazului în care se prevede în mod expres altfel:	10. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.1 Convenția înseamnă Convenția internațională privind siguranța vieții pe mare din 1974, modificată.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.2 Regulă înseamnă o regulă din Convenție.	10.31. regulă - o regulă din Convenția SOLAS.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.3 Capitol înseamnă un capitol din Convenție.			Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.4 Plan de securitate al navei înseamnă un plan elaborat în vederea asigurării aplicării la bordul navei a măsurilor necesare pentru protecția persoanelor aflate la bord, a încărcăturii, a unităților de transport a încărcăturii, a proviziilor de bord sau a navei împotriva riscurilor unui incident de securitate.	10.27. plan de securitate al navei - un plan elaborat în vederea asigurării aplicării la bordul navei a măsurilor necesare pentru protecția persoanelor aflate la bord, a încărcăturii, a unităților de transport a încărcăturii, a proviziilor de bord sau a navei împotriva riscurilor unui incident de securitate.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.5 Plan de securitate al instalației portuare înseamnă un plan elaborat în vederea asigurării aplicării măsurilor necesare pentru protecția instalației portuare și a navelor, a persoanelor, a încărcăturii, a unităților de transport a încărcăturii și a calelor navelor din instalația portuară împotriva riscurilor unui incident de securitate.	10.26. plan de securitate al instalației portuare - un plan elaborat în vederea asigurării aplicării măsurilor necesare pentru protecția instalației portuare și a navelor, a persoanelor, a încărcăturii, a unităților de transport a încărcăturii și a calelor navelor din instalația portuară împotriva riscurilor unui incident de securitate.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.6 Agent de securitate al navei înseamnă persoana de la bordul navei care raportează direct comandantului, desemnată de către companie drept persoană responsabilă pentru securitatea navei, inclusiv pentru punerea în aplicare și actualizarea planului de securitate al navei și pentru asigurarea legăturii cu agentul de securitate al companiei și cu agenții de securitate ai instalației portuare.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.7 Agent de securitate al companiei înseamnă persoana numită de companie pentru a se asigura de efectuarea evaluării securității, de faptul că s-a elaborat un plan de securitate al navei, că acesta a fost prezentat spre aprobare și că a fost apoi pus în aplicare și actualizat, precum și pentru asigurarea legăturii cu agenții de securitate ai instalației portuare și cu agentul de securitate al navei.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.8 Agent de securitate al instalației portuare înseamnă persoana numită responsabilă de elaborarea, punerea în aplicare, revizuirea și actualizarea planului de securitate al instalației portuare și pentru asigurarea legăturii cu	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
funcționarii de securitate ai navei și cu funcționarii de securitate ai companiei.			
.9 Nivel 1 de securitate înseamnă nivelul pentru care trebuie menținute în permanență măsuri minime de securitate adecvate.	10.18. nivel de securitate – calificarea gradului de risc de producere a unui incident sau a unei tentative de incident de securitate;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.10 Nivel 2 de securitate înseamnă nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare adecvate pentru o anumită perioadă, ca urmare a creșterii riscului apariției unui incident de securitate.	10.20. nivel 2 de securitate – nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare, adecvate pentru o anumită perioadă, ca urmare a creșterii riscului apariției unui incident de securitate;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
.11 Nivel 3 de securitate înseamnă nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare specifice pentru o perioadă limitată în care un incident de securitate este probabil sau iminent, deși poate să nu fie neapărat posibilă identificarea țintei precise.	10.21. nivel 3 de securitate – nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare, specifice pentru o perioadă limitată, în care un incident de securitate este probabil sau iminent, deși poate să nu fie neapărat posibilă identificarea țintei precise;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
2.2. Termenul «navă», atunci când este utilizat în prezentul Cod, include unitățile mobile de foraj în larg și ambarcațiunile de mare viteză, astfel cum sunt definite în regula XI-2/1.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
2.3. Expresia «guvern contractant», utilizată într-un context în care se face trimitere la o instalație portuară, atunci când aceasta este prevăzută în secțiunile 14-18, include o trimitere la autoritatea desemnată.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
2.4. Termenii și expresiile pentru care nu este prevăzută nici o definiție în prezenta parte au înțelesul care le este atribuit în capitolele I și XI-2 din Convenție.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
3 APLICARE 3.1 Prezentul Cod se aplică: .1 următoarelor tipuri de nave care efectuează călătorii internaționale: .1 nave de pasageri, inclusiv ambarcațiuni de mare viteză pentru pasageri; .2 cargoboturi, inclusiv ambarcațiuni de mare viteză pentru marfă, cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500; .3 unități mobile de foraj în larg; .2 instalațiilor portuare care deservească nave care efectuează călătorii internaționale.	4. Prezentul regulament se aplică: 4.1. următoarelor tipuri de nave care efectuează călătorii internaționale: 4.1.1. navelor de pasageri, inclusiv ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri; 4.1.2. cargoboturilor, inclusiv ambarcațiunilor de mare viteză pentru marfă, cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500; 4.1.3. unităților mobile de foraj în larg. 4.2. porturilor și instalațiilor portuare care deservească nave care efectuează călătorii internaționale.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
3.2 Fără a aduce atingere dispozițiilor secțiunii 3.1.2, guvernele contractante trebuie să decidă măsura în care se aplică prezenta parte din Cod instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor care, deși sunt utilizate în principal de nave care nu efectuează călătorii internaționale, trebuie uneori să deservească nave care sosesc sau pleacă într-o astfel de călătorie. 3.2.1 Guvernele contractante trebuie să își bazeze decizia, conform secțiunii 3.2, pe o evaluare a securității instalației	1. Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și a securității navelor maritime (în continuare –Regulament) reglementează măsurile de consolidare a securității portuare, instalațiilor portuare și a navelor utilizate în comerțul internațional și în traficul național în fața amenințării atentatelor la adresa securității acestora. 7. Măsurile de securitate portuară și securitate a navelor instituite prin prezentul regulament se coordonează în mod corespunzător	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
portuare efectuate în conformitate cu dispozițiile prezentei părți din Cod. 3.2.2 Nici o decizie adoptată de un guvern contractant, conform secțiunii 3.2, nu trebuie să compromită nivelul de securitate care trebuie atins în conformitate cu dispozițiile capitolului XI-2 sau ale prezentei părți din Cod.	cu măsurile de securitate aplicabile navelor, porturilor și instalațiilor portuare, stabilite în conformitate cu Capitolul XI-2 din anexa la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (în continuare – Convenția SOLAS), precum și cu Partea A obligatorie a Codului internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (în continuare – Codul ISPS) și recomandările cuprinse în partea B a codului, în vederea asigurării unui cadru unitar de aplicare a măsurilor de securitate în domeniul maritim și portuar.		
3.3 Prezentul Cod nu se aplică navelor de război, navelor de război auxiliare sau altor tipuri de nave aflate în proprietatea sau în folosința unui guvern contractant și destinate exclusiv unui serviciu public necomercial.	5. Prezentul Regulament nu se aplică: 5.1. navelor de război și navelor de transport trupe; 5.2. cargoboturilor cu un tonaj brut mai mic de 500; 5.3. navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice; 5.4. navelor din lemn de construcție primitivă; 5.5. navelor de pescuit sau navelor care nu sunt angajate în activități comerciale.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
3.4 Secțiunile 5 - 13 și 19 ale prezentei părți se aplică companiilor și navelor în conformitate cu regula XI-2/4.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
3.5 Secțiunile 5 și 14 - 18 ale prezentei părți se aplică instalațiilor portuare în conformitate cu regula XI-2/10.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
3.6 Nici o dispoziție a prezentului Cod nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor pe care le au statele în conformitate cu legislația internațională.	Norme neaplicabile	Norme neaplicabile	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
4 RESPONSABILITĂȚILE GUVERNELOR CONTRACTANTE 4.1 Sub rezerva dispozițiilor regulilor XI-2/3 și XI-2/7, guvernele contractante trebuie să stabilească niveluri de securitate și să facă recomandări privind protecția împotriva incidentelor de securitate. Nivelurile de securitate superioare indică o probabilitate mai mare de apariție a unui incident de securitate. Factorii care trebuie luați în considerare la stabilirea nivelului de securitate adecvat includ în principal: .1 măsura în care informația privind amenințarea este credibilă; .2 măsura în care informația privind amenințarea este coroborată; .3 măsura în care informația privind amenințarea este specifică sau iminentă; .4 consecințele potențiale ale incidentului de securitate.	59. Nivelurile de securitate se stabilesc de către Agenția Navală, în vederea prevenirii incidentelor de securitate și a asigurării protecției navelor, instalațiilor portuare și porturilor împotriva actelor ilegale intenționate. 60. Un nivel de securitate superior indică o probabilitate mai ridicată de producere a unui incident de securitate și impune aplicarea unor măsuri suplimentare de protecție, corespunzătoare naturii și gravității riscului identificat. 61. La stabilirea nivelului de securitate adecvat se ține seama, în principal, de: 61.1. gradul de credibilitate al informațiilor privind amenințarea; 61.2. gradul de confirmare sau coroborare a informațiilor privind amenințarea; 61.3. caracterul specific ori iminent al amenințării;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	61.4. consecințele potențiale ale producerii unui incident de securitate. 47. Se introduce un sistem de niveluri de securitate pentru porturi sau, după caz, pentru porțiuni din port, precum și pentru instalațiile portuare. 48. La stabilirea nivelului de securitate, Agenția Navală ia în considerare informațiile privind amenințările generale și specifice. Se stabilesc trei niveluri de securitate, așa cum sunt definite în capitolul XI-2 din anexa la Convenția SOLAS și partea A din Codul ISPS: 48.1. nivelul de securitate 1 – nivelul la care sunt menținute permanent măsuri de securitate minime; 48.2. nivelul de securitate 2 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate corespunzătoare suplimentare pe o perioadă de timp ca urmare a creșterii riscului de producere a unui atentat la adresa securității; 48.3. nivelul de securitate 3 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate specifice suplimentare pe o perioadă de timp limitată, în cazul în care este probabil sau iminent un atentat la adresa securității, chiar dacă nu este posibil să se identifice ținta exactă.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	49. Agenția Navală stabilește nivelurile de securitate pentru fiecare port, instalație portuară sau porțiune din port. La fiecare nivel de securitate se poate prevedea ca în diferite porțiuni ale unui port sau instalație portuară să se aplice măsuri de securitate diferite, în funcție de concluziile evaluării securității portuare. 50. Agenția Navală comunică nivelul de securitate administrației portuare, operatorilor instalațiilor portuare, persoanei sau persoanelor corespunzătoare nivelul de securitate aflat în vigoare pentru fiecare port, instalație portuară sau porțiune din port precum și orice modificări survenite la acestea. Informația actualizată este transmisă de fiecare dată Inspectoratului General al Poliției de Frontieră.		
4.2 Guvernele contractante, atunci când stabilesc nivelul de securitate 3, trebuie să transmită, după caz, instrucțiuni adecvate și să furnizeze navelor și instalațiilor portuare care pot fi afectate informațiile necesare privind securitatea.	65. La nivelul de securitate 3, instalația portuară are obligația să dea curs și să pună în aplicare instrucțiunile de securitate transmise de Agenția Navală. 68. În cazul stabilirii nivelului de securitate 3, Agenția Navală și alte autorități relevante din domeniul securității transmit, după caz, instrucțiuni necesare și furnizează navelor și instalațiilor portuare care pot fi afectate informațiile relevante privind securitatea.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
4.3 Guvernele contractante pot delega unui organism de securitate recunoscut unele dintre sarcinile privind securitatea care le revin în conformitate cu capitolul XI-2 din prezenta parte din Cod, cu excepția următoarelor sarcini: .1 stabilirea nivelului de securitate aplicabil; .2 aprobarea unei evaluări a securității unei instalații portuare și a oricărei modificări ulterioare aduse unei evaluări aprobate; .3 stabilirea instalațiilor portuare care vor trebui să desemneze un agent de securitate al instalației portuare; .4 aprobarea unui plan de securitate al unei instalații portuare și a modificărilor ulterioare aduse unui plan aprobat; .5 aplicarea de măsuri privind controlul și respectarea dispozițiilor în conformitate cu regula XI-2/9; .6 stabilirea cerințelor aplicabile unei declarații de securitate.	55. O organizație de securitate recunoscută poate acorda companiilor de nave și administrațiilor portuare, operatorilor instalațiilor portuare consultanță sau asistență privind aspectele de securitate, inclusiv în ceea ce privește evaluarea securității navei, planul de securitate al navei, evaluarea securității portului și a instalației portuare, precum și planul de securitate al portului și al instalației portuare. 56. Organizația de securitate recunoscută poate acorda asistență la elaborarea evaluărilor și planurilor de securitate prevăzute de prezentul regulament. 57. Organizația de securitate recunoscută care a participat la elaborarea evaluării securității navei sau a planului de securitate al navei nu poate fi delegată să aprobe planul respectiv. 69. Agenția Navală poate delega unei organizații de securitate recunoscute unele atribuții în domeniul securității maritime și portuare, în condițiile stabilite de prezentul Regulament, cu excepția atribuțiilor prevăzute în pct. 70. 70. Nu pot face obiectul delegării către o organizație de securitate recunoscută următoarele atribuții: 70.1. stabilirea nivelului de securitate aplicabil;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	70.2. aprobarea evaluării de securitate a instalației portuare și a modificărilor ulterioare aduse acesteia; 70.3. stabilirea instalațiilor portuare pentru care este obligatorie desemnarea agentului de securitate al instalației portuare; 70.4. aprobarea planului de securitate al instalației portuare și a modificărilor ulterioare aduse acestuia; 70.5. aplicarea măsurilor privind controlul și verificarea respectării prevederilor prezentului Regulament; 70.6. stabilirea cerințelor aplicabile declarației de securitate.		
4.4 Guvernele contractante trebuie să testeze, în măsura în care consideră acest lucru necesar, planurile de securitate ale navelor sau ale instalațiilor portuare pe care le-au aprobat sau, în cazul navelor, planurile aprobate în numele lor sau modificările aduse acestor planuri.	71. Agenția Navală testează, în măsura în care consideră necesar, planurile de securitate ale navelor și instalațiilor portuare pe care le-a aprobat, precum și modificările ulterioare aduse acestora.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

5 DECLARAȚIA DE SECURITATE 5.1 Guvernele contractante trebuie să stabilească situația în care este necesară o declarație de securitate, evaluând riscul pe care îl prezintă o interfață navă/port sau o activitate între nave pentru persoane, pentru bunuri sau pentru mediu. 5.2 O navă poate solicita completarea unei declarații de securitate în cazul în care: .1 nava este exploatată la un nivel de securitate superior celui al instalației portuare sau al unei navei cu care interacționează; .2 există un acord între guvernele contractante privind o declarație de securitate referitoare la anumite călătorii internaționale sau la anumite nave care efectuează astfel de călătorii; .3 există o amenințare la adresa securității sau a existat un incident de securitate în care a fost implicată nava respectivă sau instalația portuară respectivă, după caz; .4 nava se află într-un port care nu are obligația de a avea și de a pune în aplicare un plan de securitate al instalației portuare aprobat; sau .5 nava desfășoară o activitate între nave cu o altă navă care nu are obligația de a avea și de a pune în aplicare un plan de securitate al navei aprobat. 5.3 Instalația portuară sau nava ori navele, după caz, trebuie să confirme primirea solicitărilor de completare a declarațiilor de securitate pertinente efectuate în conformitate cu prezenta secțiune. 5.4 Declarația de securitate trebuie completată de către: .1 comandantul sau agentul de securitate al navei(navelor) și, după caz,	Secțiunea a 2-a Declarația de securitate 263. Declarația de securitate, conform anexei nr. 8 la prezentul regulament, se solicită în cazul în care interfața navă/instalație portuară sau activitatea navă-navă prezintă un risc sporit pentru persoane, bunuri ori mediu, precum și în alte situații prevăzute de prezentul Regulament. 264. Declarația de securitate are ca scop stabilirea, între navă și instalația portuară sau, după caz, între nave, a măsurilor de securitate care urmează a fi aplicate de fiecare parte, în conformitate cu planurile de securitate aprobate. 265. Agenția Navală și, după caz, administrația portuară sau agentul de securitate al instalației portuare evaluează riscul pe care îl prezintă interfața navă/instalație portuară ori activitatea navă-navă pentru persoane, bunuri sau mediu, în vederea stabilirii necesității încheierii declarației de securitate. 266. O navă poate solicita încheierea declarației de securitate în următoarele cazuri: 266.1. nava operează la un nivel de securitate superior celui aplicabil instalației portuare sau altei nave cu care interacționează; 266.2. instalația portuară operează la un nivel de securitate superior celui al navei, iar nava nu poate ridica nivelul său de securitate; 266.3. există un acord încheiat între Guvernul Republicii Moldova și alte state, în condițiile Codului ISPS, privind utilizarea declarației de	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
--	--	---	---

.2 agentul de securitate al instalației portuare sau, în cazul în care guvernul contractant decide altfel, de către altă entitate responsabilă cu securitatea la țărm, pentru instalația portuară. 5.5 Declarația de securitate trebuie să indice măsurile de securitate necesare care ar putea fi împărțite între o instalație portuară și o navă sau între nave, precum și responsabilitățile fiecărei părți. 5.6 Guvernele contractante trebuie să specifice, ținând seama de dispozițiile regulii XI-2/9.2.3, perioada minimă pentru care instalațiile de securitate situate pe teritoriul lor au obligația de a păstra declarațiile de securitate. 5.7 Administrațiile trebuie să specifice, ținând seama de dispozițiile regulii XI-2/9.2.3, perioada minimă pentru care navele autorizate să își arboreze pavilionul au obligația de a păstra declarațiile de securitate.	securitate pentru anumite voiajuri internaționale sau pentru anumite nave; 266.4. a existat o amenințare la adresa securității sau un incident de securitate care a implicat nava ori instalația portuară, după caz; 266.5. nava se află într-un port sau la o instalație portuară care nu are obligația de a deține și implementa un plan de securitate al instalației portuare aprobat; 266.6. nava desfășoară activități navă-navă cu o altă navă care nu are obligația de a deține și implementa un plan de securitate al navei aprobat. 267. Solicitarea privind încheierea declarației de securitate se comunică de către navă, instalația portuară sau, după caz, de către Agenția Navală. 268. Declarația de securitate se completează de către: 268.1. comandantul navei sau agentul de securitate al navei, în numele navei ori navelor implicate; 268.2. agentul de securitate al instalației portuare sau, după caz, o altă entitate responsabilă cu securitatea la țărm, desemnată în condițiile stabilite de prezentul Regulament, în numele instalației portuare. 269. Declarația de securitate stabilește măsurile de securitate care urmează a fi aplicate și repartizarea responsabilităților între instalația portuară și navă sau, după caz, între nave. 270. Agenția Navală sau agentul de securitate al instalației portuare poate solicita încheierea declarației de securitate înainte de efectuarea		
--	--	--	--

	activităților de interfață navă/instalație portuară în cazul constatării unor neconformități, al producerii unui incident de securitate ori al apariției altor situații care pot genera riscuri pentru securitatea maritimă sau portuară. 271. Declarația de securitate convenită se semnează și se datează de către părțile implicate și cuprinde cel puțin perioada de valabilitate, nivelul sau nivelurile de securitate aplicabile și datele de contact relevante. 272. Modificarea nivelului de securitate poate determina revizuirea declarației de securitate existente sau încheierea unei noi declarații de securitate. 273. Declarația de securitate se întocmește în limba română sau, după caz, în limba engleză. 274. Declarația de securitate se păstrează de către instalația portuară pentru perioada minimă stabilită de Agenția Navală, ținând seama de prevederile regulii XI-2/9.2.3 din Convenția SOLAS. 275. Declarația de securitate se păstrează la bordul navei pentru perioada minimă stabilită de către Agenția Navală pentru navele sub pavilionul Republicii Moldova sau administrația competentă a statului de pavilion, cu respectarea prevederilor regulii XI-2/9.2.3 din Convenția SOLAS.		
--	--	--	--

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
6 OBLIGAȚIILE COMPANIEI 6.1 Compania trebuie să se asigure că planul de securitate al navei cuprinde o specificare clară a autorității comandantului. Compania trebuie să specifice în planul de securitate al navei faptul că acesta are autoritatea și responsabilitatea absolute de a lua decizii cu privire la securitatea și siguranța navei și de a solicita asistență din partea companiei sau din partea oricărui guvern contractant, după caz. 6.2 Compania trebuie să se asigure că agentul de securitate al companiei, comandantul și agentul de securitate al navei primesc sprijinul necesar pentru îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților lor, în conformitate cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale prezentei părți din Cod.	142. Compania se asigură că planul de securitate al navei stabilește în mod clar autoritatea comandantului navei în materie de securitate. 143. Compania stabilește în planul de securitate al navei că comandantul are autoritatea și responsabilitatea deplină de a lua decizii privind securitatea și siguranța navei și de a solicita, după caz, asistență din partea companiei, Agenției Navale sau a autorităților competente din străinătate după caz. 144. Compania se asigură că agentul de securitate al companiei, comandantul și agentul de securitate al navei beneficiază de sprijinul necesar pentru îndeplinirea atribuțiilor și responsabilităților lor, în conformitate cu prevederile prezentului Regulament, ale Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS și ale Părții A a Codului ISPS.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

7 SECURITATEA NAVEI 7.1. O navă este obligată să ia măsurile corespunzătoare nivelurilor de securitate stabilite de către guvernele contractante, după cum se indică în continuare. 7.2. La nivelul de securitate 1, trebuie efectuate următoarele activități pe toate navele, prin măsuri corespunzătoare, ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod, pentru a se identifica și a lua măsurile de prevenire ale incidentelor de securitate: .1 se asigură faptul că se îndeplinesc toate sarcinile privind securitatea navei; .2 se controlează accesul pe navă; .3 se controlează îmbarcarea persoanelor și a efectelor acestora; .4 se supraveghează zonele în care accesul este restricționat pentru a se asigura faptul că numai persoanele autorizate au acces în aceste zone; .5 se monitorizează zona punții și zonele din împrejurimile navei; .6 se supraveghează manipularea încărcăturii și a proviziilor de bord; .7 se asigură că sistemul de comunicare a securității este rapid disponibil. 7.3. La nivelul de securitate 2, trebuie puse în aplicare măsurile de protecție suplimentare prevăzute în planul de securitate al navei pentru fiecare activitate menționată în secțiunea 7.2, ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. 7.4. La nivelul de securitate 3, trebuie puse în aplicare măsurile de protecție speciale suplimentare prevăzute în planul de securitate al navei pentru fiecare activitate	Securitatea navei 147. Nava are obligația să aplice măsurile de securitate corespunzătoare nivelului de securitate stabilit, în conformitate cu prezentul Regulament, cu Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și cu Partea A a Codului ISPS și cu recomandările din partea B a codului. 148. La nivelul de securitate 1, la bordul navei se aplică, prin măsuri corespunzătoare, cu respectarea recomandărilor aplicabile prevăzute în Partea B a Codului ISPS, următoarele activități de securitate: 148.1. asigurarea îndeplinirii tuturor sarcinilor privind securitatea navei; 148.2. controlul accesului la bordul navei; 148.3. controlul îmbarcării persoanelor și al efectelor acestora; 148.4. supravegherea zonelor cu acces restricționat, pentru a se asigura că accesul este permis numai persoanelor autorizate; 148.5. monitorizarea punții și a zonelor din imediata apropiere a navei; 148.6. supravegherea manipulării încărcăturii și a proviziilor de bord; 148.7. asigurarea disponibilității imediate a sistemelor de comunicații privind securitatea. 149. La nivelul de securitate 2, nava aplică măsurile suplimentare de protecție prevăzute în planul de securitate al navei pentru fiecare dintre activitățile menționate în pct.148, cu respectarea recomandărilor aplicabile prevăzute în Partea B a Codului ISPS.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
---	---	---	---

menționată în secțiunea 7.2, ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.

7.5. Ori de câte ori Administrația stabilește un nivel de securitate 2 sau 3, nava trebuie să confirme primirea instrucțiunilor de modificare a nivelului de securitate.

7.6. Înainte de a intra într-un port sau în timp ce se află într-un port pe teritoriul unui guvern contractant care a stabilit nivelul de securitate 2 sau 3, nava trebuie să confirme primirea instrucțiunilor și trebuie să îi confirme agentului de securitate al instalației portuare inițierea punerii în aplicare a măsurilor și procedurilor adecvate, în conformitate cu planul de securitate al navei, iar în cazul nivelului de securitate 3, în conformitate cu instrucțiunile transmise de către guvernul contractant care a stabilit nivelul de securitate 3. Nava trebuie să raporteze orice dificultăți întâmpinate în aplicarea acestor măsuri sau proceduri. În astfel de cazuri, agentul de securitate al instalației portuare și agentul de securitate al navei trebuie să păstreze legătura și să coordoneze aplicarea măsurilor adecvate.

7.7. În cazul în care unei nave i se cere de către Administrație să ridice nivelul de securitate sau are deja un nivel de securitate superior celui stabilit pentru portul în care intenționează să intre sau în care se află deja, nava trebuie să informeze, fără întârziere, autoritatea competentă a guvernului contractant pe al cărui teritoriu se află instalația portuară și agentul de securitate al instalației portuare cu privire la aceasta.

7.7.1 În astfel de cazuri, agentul de securitate al navei trebuie să păstreze legătura cu agentul de securitate al instalației portuare și, după caz, să coordoneze aplicarea măsurilor adecvate.

150. La nivelul de securitate 3, nava aplică măsurile speciale suplimentare prevăzute în planul de securitate al navei pentru fiecare dintre activitățile menționate în pct. 148, precum și orice instrucțiuni specifice comunicate de Agenția Navală sau autoritatea competentă din străinătate, cu respectarea recomandărilor aplicabile prevăzute în Partea B a Codului ISPS.

151. Ori de câte ori Agenția Navală sau, după caz, administrația competentă a statului de pavilion stabilește nivelul de securitate 2 sau 3, nava confirmă recepționarea instrucțiunilor privind modificarea nivelului de securitate.

152. La intrarea într-un port al Republicii Moldova sau pe durata staționării într-un port al unui stat, în cazul în care pentru portul respectiv a fost stabilit nivelul de securitate 2 sau 3, nava confirmă recepționarea instrucțiunilor și notifică agentului de securitate al instalației portuare inițierea aplicării măsurilor și procedurilor corespunzătoare, în conformitate cu planul de securitate al navei, iar în cazul nivelului de securitate 3, și în conformitate cu instrucțiunile specifice comunicate de autoritatea competentă.

153. În cazul în care nava întâmpină dificultăți în aplicarea măsurilor sau procedurilor prevăzute în pct. 152, agentul de securitate al navei informează fără întârziere agentul de securitate al instalației portuare și autoritatea competentă, iar părțile coordonează măsurile necesare.

154. În cazul în care unei nave i se solicită să opereze la un nivel de securitate superior celui

7.8. O Administrație care solicită navelor autorizate să navigheze sub pavilionul său să ridice nivelul de securitate la 2 sau la 3 în timp ce se află într-un port pe teritoriul altui guvern contractant trebuie să informeze în acest sens, fără întârziere, guvernul contractant respectiv.

7.9. Atunci când guvernele contractante stabilesc niveluri de securitate și se asigură că sunt furnizate informațiile privind acel nivel de securitate navelor care operează în apele lor teritoriale respective sau care și-au anunțat intenția de a intra în apele lor teritoriale, navelor trebuie să li se ceară să dea dovadă de vigilență și să raporteze de îndată Administrației lor și tuturor statelor costiere vecine orice informații supuse atenției lor care ar putea afecta securitatea maritimă în zona respectivă.

7.9.1 Atunci când informează navele cu privire la nivelul de securitate aplicabil, guvernele contractante trebuie să informeze navele respective, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod, cu privire la orice măsură de securitate pe care acestea ar trebui să o adopte și, după caz, cu privire la măsurile adoptate de către guvernul contractant respectiv pentru a asigura protecție împotriva amenințării.

stabilit pentru portul în care intenționează să intre sau în care se află deja, ori nava operează deja la un nivel de securitate superior, aceasta informează fără întârziere autoritatea competentă și agentul de securitate al instalației portuare.

155. În situația prevăzută în pct. 154, agentul de securitate al navei menține legătura cu agentul de securitate al instalației portuare și, după caz, coordonează aplicarea măsurilor de securitate corespunzătoare.

156. În cazul în care administrația competentă a statului de pavilion solicită unei nave care arborează pavilionul său să ridice nivelul de securitate la 2 sau 3 în timp ce aceasta se află într-un port al Republicii Moldova, nava sau compania informează fără întârziere Agenția Navală.

157. Atunci când Agenția Navală stabilește un nivel de securitate și furnizează informațiile corespunzătoare navelor care operează în apele naționale sau care și-au notificat intenția de a intra în acestea, navelor li se cere să manifeste o vigilență sporită și să raporteze fără întârziere administrației competente a statului de pavilion, Agenției Navale și, după caz, statelor costiere vecine, orice informații care pot afecta securitatea maritimă în zona respectivă.

158. La comunicarea nivelului de securitate aplicabil, Agenția Navală informează navele, după caz, cu privire la măsurile de securitate pe care acestea trebuie să le adopte, precum și cu privire la măsurile dispuse de autoritățile competente

	pentru protecția împotriva amenințărilor identificate.		
--	--	--	--

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
8 EVALUAREA SECURITĂȚII NAVEI 8.1 Evaluarea securității navei este un element esențial care face parte integrantă din procesul de elaborare și de actualizare a planului de securitate al navei. 8.2 Agentul de securitate al companiei trebuie să se asigure că evaluarea securității navei este efectuată de către persoane care au competențele necesare pentru a estima securitatea unei nave, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. 8.3 Sub rezerva dispozițiilor secțiunii 9.2.1, un organism de securitate recunoscut poate efectua evaluarea securității unei anumite nave. 8.4 Evaluarea securității navei trebuie să includă și o examinare de securitate efectuată la fața locului și cel puțin următoarele elemente: .1 identificarea măsurilor, procedurilor și operațiunilor de securitate existente; .2 identificarea și evaluarea operațiunilor principale care se desfășoară la bordul navei care este important să fie protejate; .3 identificarea posibilelor amenințări față de operațiunile principale care se desfășoară la bordul navei și probabilitatea apariției acestora, pentru a putea stabili și a clasifica în funcție de prioritate măsurile de securitate; .4 identificarea punctelor slabe, inclusiv la nivelul factorilor umani, ale infrastructurii, ale politicilor și ale procedurilor.	Evaluarea securității navei 159. Agentul de securitate al companiei se asigură că evaluarea securității navei este efectuată de persoane care dețin competențele necesare pentru evaluarea aspectelor de securitate ale navei, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS și a prevederilor prezentului regulament. 160. În condițiile stabilite de prezentul regulament, evaluarea securității unei nave poate fi efectuată și de o organizație de securitate recunoscută. 161. Evaluarea securității navei include o examinare de securitate efectuată la fața locului și cuprinde cel puțin următoarele elemente: 161.1. identificarea măsurilor, procedurilor și operațiunilor de securitate existente; 161.2. identificarea și evaluarea operațiunilor principale desfășurate la bordul navei care necesită protecție; 161.3. identificarea amenințărilor potențiale la adresa operațiunilor principale desfășurate la bordul navei, precum și evaluarea probabilității producerii acestora, în vederea stabilirii și prioritizării măsurilor de securitate;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
8.5 Evaluarea securității navei trebuie documentată, revizuită, acceptată și păstrată de către companie.	161.4. identificarea vulnerabilităților, inclusiv a celor aferente factorului uman, infrastructurii, politicilor și procedurilor. 162. Evaluarea securității navei se întocmește în limba utilizată pentru activitatea la bordul navei. În cazul în care această limbă nu este limba engleză, se întocmește și o traducere în limba engleză. Compania confirmă autenticitatea ambelor versiuni. 163. Evaluarea securității navei se documentează, se revizuieste, se acceptă și se păstrează de către companie. 164. Compania remite evaluarea securității navei Agenției Navale și/sau, după caz, organizației de securitate recunoscute, spre examinare și avizare în vederea întocmirii planului de securitate al navei. 165. Agenția Navală și/sau, după caz, organizația de securitate recunoscută examinează evaluarea securității navei în termen de 5 zile lucrătoare de la data recepționării acesteia și emite avizul necesar pentru întocmirea planului de securitate al navei. 166. În cazul în care, în urma examinării evaluării securității navei, sunt identificate deficiențe care nu permit o evaluare adecvată a riscurilor și a vulnerabilităților, Agenția Navală		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	și/sau, după caz, organizația de securitate recunoscută stabilește un termen pentru remedierea acestora, care nu poate depăși 10 zile lucrătoare.		

9 PLANUL DE SECURITATE AL NAVEI 9.1 Fiecare navă trebuie să aibă la bord un plan de securitate al navei aprobat de către Administrație. Planul trebuie să conțină dispoziții privind cele trei niveluri de securitate definite în prezenta parte din Cod. 9.1.1 Sub rezerva dispozițiilor secțiunii 9.2.1, un organism de securitate recunoscut poate elabora planul de securitate al unei anumite nave. 9.2 Administrația poate încredința revizuirea și aprobarea planurilor de securitate sau modificarea unui plan aprobat anterior unui organism de securitate recunoscut. 9.2.1 În astfel de cazuri, organismul de securitate recunoscut care efectuează revizuirea și aprobarea planului de securitate al unei navei sau modificarea acestuia nu trebuie să fi participat la pregătirea evaluării securității navei și nici la elaborarea planului său de securitate sau la pregătirea modificărilor aduse acelui plan. 9.3 Prezentarea spre aprobare a unui plan de securitate pentru o navă sau a modificărilor aduse unui plan aprobat anterior trebuie însoțită de evaluarea securității navei pe baza căreia a fost elaborat planul de securitate sau modificările respective. 9.4 Acest plan trebuie elaborat ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod și trebuie să fie redactat în limba sau în limbile de lucru ale navei respective. În cazul în care limba sau limbile utilizate nu sunt nici engleza, nici franceza, nici spaniola, se include în plan și o traducere a acestuia în una dintre aceste trei limbi. Planul trebuie să cuprindă cel puțin următoarele: .1 măsurile menite să împiedice introducerea la bord de arme, de substanțe periculoase și de dispozitive destinate să fie utilizate împotriva persoanelor, a navelor sau a porturilor și a căror prezență la bord nu este autorizată; .2 identificarea zonelor în care accesul este restricționat și a măsurilor care vizează prevenirea accesului neautorizat în aceste zone; .3 măsurile de prevenire a accesului neautorizat la bordul	Planul de securitate al navei 178. Fiecare navă trebuie să dețină la bord un plan de securitate al navei elaborat de companie, aprobat de către Agenția Navală în condițiile stabilite de prezentul regulament. Planul de securitate al navei cuprinde măsuri corespunzătoare pentru cele trei niveluri de securitate prevăzute de prezentul regulament. 179. În condițiile stabilite de prezentul regulament, planul de securitate al unei nave poate fi elaborat și de o organizație de securitate recunoscută. Agenția Navală poate delega unei organizații de securitate recunoscute revizuirea și aprobarea planului de securitate al navei sau a modificărilor aduse unui plan aprobat anterior. 180. Organizația de securitate recunoscută care efectuează revizuirea și aprobarea planului de securitate al navei sau a modificărilor aduse acestuia nu poate fi aceeași care a participat la efectuarea evaluării securității navei, la elaborarea planului ori la pregătirea modificărilor aduse acestuia. 181. Prezentarea spre aprobare a unui plan de securitate pentru o navă sau a modificărilor aduse unui plan aprobat anterior trebuie să fie însoțită de evaluarea securității navei pe baza căreia a fost elaborat planul de securitate sau modificările respective. 182. Planul de securitate al navei se elaborează cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS și se redactează în limba ori în limbile de lucru ale navei. În cazul în care limba ori limbile utilizate nu sunt engleza, franceza sau spaniola, planul va include și o traducere în limba engleză. 183. Planul de securitate al navei cuprinde cel	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
---	--	---	---

10 REGISTRE 10.1 La bordul navei trebuie păstrate registre cu următoarele activități prevăzute în planul de securitate al navei, cel puțin pe perioada minimă specificată de Administrație, ținând seama și de dispozițiile regulii XI-2/9.2.3: .1 formare, exerciții și antrenamente; .2 amenințări la adresa securității și incidente de securitate; .3 încălcări ale măsurilor de securitate; .4 schimbarea nivelului de securitate; .5 comunicări care se referă în mod direct la securitatea navei, în special în cazul amenințărilor specifice la adresa navei sau a instalațiilor portuare în care se găsește nava sau în care a făcut anterior escală; .6 audituri interne și revizuri ale activităților privind securitatea; .7 revizuirea periodică a evaluării securității navei; .8 revizuirea periodică a planului de securitate al navei; .9 punerea în aplicare a modificărilor aduse planului; .10 întreținerea, calibrarea și testarea oricărui echipament de securitate aflat la bordul navei, inclusiv testarea sistemului de alertă de securitate al navei. 10.2 Registrele se păstrează în limba sau limbile de lucru de la bordul navei. În cazul în care limba sau limbile utilizate nu sunt nici engleza, nici franceza, nici spaniola, trebuie inclusă și o traducere în una dintre aceste trei limbi. 10.3 Registrele pot fi păstrate în format electronic. În acest caz, ele trebuie protejate prin proceduri menite să prevină ștergerea, distrugerea sau modificarea lor neautorizată. 10.4 Registrele trebuie protejate împotriva accesului sau dezvoltării neautorizate.	Registre 199. La bordul navei se păstrează registre privind activitățile prevăzute în planul de securitate al navei, cel puțin pe perioada minimă de 5 ani, cu luarea în considerare a prevederilor regulii XI-2/9.2.3 din Convenția SOLAS: 199.1. formare, exerciții și antrenamente; 199.2. amenințări la adresa securității și incidente de securitate; 199.3. încălcări ale măsurilor de securitate; 199.4. schimbarea nivelului de securitate; 199.5. comunicări care se referă în mod direct la securitatea navei, în special în cazul amenințărilor specifice la adresa navei sau a facilităților portuare în care se găsește nava sau în care a făcut anterior escală; 199.6. audituri interne și revizuri ale activităților privind securitatea; 199.7. revizuirea periodică a evaluării securității navei; 199.8. revizuirea periodică a planului de securitate al navei; 199.9. punerea în aplicare a modificărilor aduse planului; 199.10. întreținerea, calibrarea și testarea oricărui echipament de securitate aflat la bordul navei, inclusiv testarea sistemului de alertă de securitate al navei. 200. Registrele se întocmesc și se păstrează în limba ori în limbile de lucru utilizate la bordul navei. În cazul în care limba sau limbile utilizate	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
--	--	---	---

	nu este engleza, se include și o traducere în limba engleză. 201. Registrele pot fi păstrate și în format electronic, cu condiția protejării acestora împotriva ștergerii, distrugerii ori modificării neautorizate. 202. Registrele se protejează împotriva accesului sau divulgării neautorizate.		
--	--	--	--

11 AGENTUL DE SECURITATE AL COMPANIEI 11.1 Compania trebuie să desemneze un agent de securitate al companiei. Persoana desemnată ca agent de securitate al companiei poate acționa în această calitate pentru una sau mai multe nave, în funcție de numărul și tipul de nave pe care le exploatează compania, cu condiția să se specifice în mod clar de care nave este responsabilă fiecare astfel de persoană. În funcție de numărul și tipul de nave pe care le exploatează, o companie poate desemna mai multe persoane ca agenți de securitate ai companiei, cu condiția să se specifice în mod clar de care nave este responsabilă fiecare astfel de persoană. 11.2 În afara celor prevăzute la alte secțiuni din prezentul Cod, sarcinile și responsabilitățile agentului de securitate al companiei includ, dar nu se limitează la: .1 emiterea unei opinii cu privire la gradul de amenințare cu care este posibil să se confrunte nava, utilizând în acest scop evaluările adecvate ale securității și alte informații pertinente; .2 asigurarea efectuării evaluărilor securității navei; .3 asigurarea elaborării, supunerii spre aprobare, iar ulterior a punerii în aplicare și a actualizării planului de securitate al navei; .4 asigurarea faptului că planul de securitate al navei se modifică, după cum este necesar, pentru a corecta deficiențele întâlnite și asigurarea faptului că satisface cerințele de securitate ale navei în cauză; .5 emiterea de dispoziții în vederea efectuării auditurilor interne și a revizuirii activităților legate de securitate; .6 emiterea de dispoziții în vederea verificării inițiale și ulterioare a navei de către Administrație sau de către organismul de securitate recunoscut;	203. Compania desemnează un agent de securitate al companiei. Persoana desemnată în calitate de agent de securitate al companiei poate exercita această funcție pentru una sau mai multe nave, în funcție de numărul și tipul navelor exploatare de companie, cu condiția stabilirii în mod clar a navelor pentru care aceasta este responsabilă. 204. În funcție de numărul și tipul navelor exploatare, compania poate desemna mai mulți agenți de securitate ai companiei, cu condiția stabilirii în mod clar a navelor pentru care fiecare dintre aceștia este responsabil. 205. În afara atribuțiilor prevăzute în alte dispoziții ale prezentului Regulament, agentul de securitate al companiei are următoarele sarcini și responsabilități: 205.1. evaluează gradul de amenințare cu care se poate confrunta nava, utilizând evaluările de securitate și alte informații relevante; 205.2. asigură efectuarea evaluărilor securității navei; 205.3. asigură elaborarea, prezentarea spre aprobare, punerea în aplicare și actualizarea planului de securitate al navei; 205.4. asigură modificarea planului de securitate al navei, după caz, în vederea corectării deficiențelor constatate și a menținerii conformității acestuia cu cerințele aplicabile; 205.5. dispune efectuarea auditurilor interne și a revizuirii activităților legate de securitate;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
---	--	---	---

.7 asigurarea că deficiențele și neconformitățile identificate în timpul auditurilor interne, al examinărilor periodice, al inspecțiilor de securitate și al controalelor de conformitate sunt rectificate prompt; .8 o mai mare conștientizare de către personal a importanței securității la bordul navei și a vigilenței personalului; .9 asigurarea faptului că personalul responsabil cu securitatea navei a primit formarea profesională adecvată; .10 asigurarea faptului că există o comunicare și o cooperare eficiente între agentul de securitate al navei și agenții de securitate pertinente ai instalațiilor portuare; .11 asigurarea existenței unei concordanțe între cerințele de siguranță și cele de securitate; .12 asigurarea faptului că, în cazul în care se utilizează planuri de securitate comune pentru navele aceleiași companii, planul pentru fiecare navă reflectă în mod corect informațiile specifice navei în cauză; .13 asigurarea faptului că orice alt aranjament sau orice aranjament echivalent aprobat pentru o anumită navă sau grup de nave este pus în aplicare și menținut.	205.6. dispune efectuarea verificărilor inițiale și ulterioare ale navei de către Agenția Navală sau de către organizația de securitate recunoscută, după caz; 205.7. asigură remedierea promptă a deficiențelor și neconformităților constatate în cadrul auditurilor interne, al examinărilor periodice, al inspecțiilor de securitate și al controalelor de conformitate; 205.8. promovează conștientizarea importanței securității și menținerea vigilenței personalului la bordul navei; 205.9. asigură că personalul cu responsabilități în domeniul securității navei beneficiază de formarea profesională adecvată; 205.10. asigură o comunicare și o cooperare eficientă între agentul de securitate al navei și agenții de securitate relevanți ai instalațiilor portuare; 205.11. asigură concordanța între cerințele de siguranță și cele de securitate; 205.12. asigură că, în cazul utilizării unor planuri de securitate comune pentru navele aceleiași companii, planul aferent fiecărei nave reflectă în mod corespunzător particularitățile navei respective; 205.13. asigură punerea în aplicare și menținerea oricărui alt aranjament de securitate sau a oricărui aranjament echivalent aprobat pentru o anumită navă ori pentru un grup de nave.		
--	--	--	--

12 AGENTUL DE SECURITATE AL NAVEI 12.1 Pentru fiecare navă trebuie desemnat un agent de securitate al navei. 12.2 În afara celor prevăzute la alte secțiuni din prezentul Cod, sarcinile și responsabilitățile agentului de securitate al navei includ, dar nu se limitează la: .1 efectuarea de inspecții de securitate regulate ale navei pentru a se asigura că se aplică întotdeauna măsuri de securitate adecvate; .2 asigurarea și supravegherea aplicării planului de securitate al navei, inclusiv a oricărei modificări aduse planului; .3 coordonarea aspectelor legate de securitate privind manipularea încărcăturilor și a proviziilor de bord ale navei împreună cu restul echipajului și cu agenții de securitate pertinenti ai instalației portuare; .4 propunerea de modificări ale planului de securitate al navei; .5 notificarea agentului de securitate al companiei cu privire la orice deficiențe și neconformități identificate în timpul auditurilor interne, al examinărilor periodice, al inspecțiilor de securitate și al verificărilor conformității și aplicarea măsurile corective necesare; .6 o mai mare conștientizare de către personal a importanței securității și o mai mare vigilență a personalului; .7 asigurarea faptului că personalul responsabil cu securitatea navei a primit formarea profesională adecvată, după caz; .8 notificarea tuturor incidentelor de securitate; .9 coordonarea punerii în aplicare a planului de securitate al navei împreună cu agentul de securitate al companiei și cu agentul de securitate pertinent al instalației portuare;	206. Pentru fiecare navă se desemnează un agent de securitate al navei. 207. Agentul de securitate al navei are, în principal, următoarele sarcini și responsabilități: 207.1. efectuează inspecții regulate de securitate la bordul navei, pentru a verifica aplicarea permanentă a măsurilor de securitate corespunzătoare; 207.2. asigură și supraveghează aplicarea planului de securitate al navei, inclusiv a modificărilor aduse acestuia; 207.3. coordonează, împreună cu ceilalți membri ai echipajului și cu agenții de securitate relevanți ai instalației portuare, aspectele de securitate privind manipularea încărcăturii și a proviziilor de bord ale navei; 207.4. propune modificări ale planului de securitate al navei; 207.5. informează agentul de securitate al companiei cu privire la deficiențele și neconformitățile identificate în cadrul auditurilor interne, al examinărilor periodice, al inspecțiilor de securitate și al verificărilor de conformitate și asigură aplicarea măsurilor corective necesare; 207.6. promovează conștientizarea importanței securității și menținerea vigilenței personalului de la bord; 207.7. asigură, după caz, că personalul cu responsabilități în domeniul securității navei beneficiază de formarea profesională adecvată; 207.8. notifică incidentele de securitate, în condițiile stabilite de prezentul Regulament;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
---	--	---	---

.10 asigurarea faptului că echipamentele de securitate sunt corect utilizate, testate, calibrate și întreținute, în cazul în care acestea există	207.9. coordonează punerea în aplicare a planului de securitate al navei împreună cu agentul de securitate al companiei și cu agentul de securitate relevant al instalației portuare; 207.10. asigură utilizarea, testarea, calibrarea și întreținerea corespunzătoare a echipamentelor de securitate existente la bord.		
---	---	--	--

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
13 FORMAREA, EXERCITIILE ȘI ANTRENAMENTELE ÎN MATERIE DE SECURITATE A NAVELOR 13.1 Agentul de securitate al companiei și personalul competent de la țărm trebuie să aibă cunoștințele și formarea specificate în recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. 13.2 Agentul de securitate al navei trebuie să aibă cunoștințele și formarea specificate în recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. 13.3 Personalul de la bordul navei care are sarcini și responsabilități specifice în materie de securitate trebuie să înțeleagă ce responsabilități îi revin, astfel cum sunt acestea descrise în planul de securitate al navei, și trebuie să aibă cunoștințe și aptitudini suficiente pentru a îndeplini sarcinile încredințate, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. 13.4 Pentru a asigura aplicarea eficientă a planului de securitate al navei, trebuie efectuate exerciții la intervale corespunzătoare luând în considerare tipul navei, schimbările de personal ale navei, ale instalațiilor portuare în care nava trebuie să facă escală și alte condiții pertinente, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. 13.5 Agentul de securitate al companiei trebuie să asigure coordonarea și aplicarea eficiente ale planului de securitate al navei, participând la exerciții la intervale adecvate, ținând	208. Agentul de securitate al companiei, comandantul și agentul de securitate al navei trebuie să dețină cunoștințele și pregătirea necesare în domeniul securității maritime, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 209. Agentul de securitate al navei trebuie să facă dovada absolvirii unui curs de specialitate corespunzător funcției exercitate, în conformitate cu cerințele stabilite de legislația națională și cu standardele internaționale aplicabile. Personalul navigant desemnat să exercite atribuții de agent de securitate al navei la bordul navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova trebuie să facă dovada îndeplinirii acestei cerințe. 210. Agenția Navală asigură instruirea inițială și continuă a personalului propriu cu atribuții în domeniul securității maritime și portuare, inclusiv a inspectorilor competenți, și ține evidența activităților de pregătire și perfecționare profesională. 211. Personalul de la bordul navei care are atribuții și responsabilități specifice în materie de securitate trebuie să cunoască obligațiile care îi revin potrivit planului de securitate al navei și să dețină cunoștințele și aptitudinile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor încredințate, cu luarea în	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.	considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 212. În vederea asigurării aplicării eficiente a planului de securitate al navei, la bordul navei se organizează antrenamente la intervale corespunzătoare, ținând seama de tipul navei, de schimbările de personal de la bord, de instalațiile portuare în care nava urmează să facă escală, precum și de alte circumstanțe relevante, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 215. Agentul de securitate al companiei asigură coordonarea și aplicarea eficientă a planului de securitate al navei, inclusiv prin participarea la exerciții și antrenamente organizate la intervale corespunzătoare, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.		

14 SECURITATEA INSTALAȚIEI PORTUARE 14.1 O instalație portuară are obligația de a lua măsurile corespunzătoare nivelurilor de securitate stabilite de guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată. Măsurile și procedurile de securitate trebuie aplicate în cadrul instalației portuare în așa fel încât să implice cât mai puține perturbări sau întârzieri provocate pasagerilor, navei, personalului navei și vizitatorilor, mărfurilor și serviciilor. 14.2 La nivelul de securitate 1, următoarele activități trebuie efectuate prin măsuri corespunzătoare, în toate instalațiile portuare, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod, în vederea identificării și adoptării de măsuri de prevenire necesare împotriva incidentelor de securitate: .1 asigurarea îndeplinirii tuturor sarcinilor privind securitatea instalației portuare; .2 controlul accesului în instalația portuară; .3 supravegherea instalației portuare, inclusiv a zonelor de ancorare și de acostare; .4 supravegherea zonelor în care accesul este restricționat, pentru a se asigura că numai persoanele autorizate au acces în aceste zone; .5 supravegherea manipulării încărcăturii; .6 supravegherea gestionării proviziilor de bord; .7 asigurarea faptului că sistemul de comunicații de securitate este rapid disponibil. 14.3 La nivelul de securitate 2, trebuie puse în aplicare măsurile de protecție suplimentare prevăzute în planul de securitate al instalației portuare pentru fiecare activitate menționată în secțiunea 14.2, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.	58. O instalație portuară are obligația de a lua măsurile corespunzătoare nivelurilor de securitate stabilite de Agenția Navală conform pct. 47-50. Măsurile și procedurile de securitate trebuie aplicate în cadrul instalației portuare în așa fel încât să implice cât mai puține perturbări sau întârzieri provocate pasagerilor, navei, personalului navei și vizitatorilor, mărfurilor și serviciilor. 61. La stabilirea nivelului de securitate adecvat se ține seama, în principal, de: 61.1. gradul de credibilitate al informațiilor privind amenințarea; 61.2. gradul de confirmare sau coroborare a informațiilor privind amenințarea; 61.3. caracterul specific ori iminent al amenințării; 61.4. consecințele potențiale ale producerii unui incident de securitate. 62. La nivelul de securitate 1, în cadrul fiecărei instalații portuare se aplică, prin măsuri corespunzătoare și cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS, cel puțin următoarele activități: 62.1. asigurarea îndeplinirii tuturor sarcinilor privind securitatea instalației portuare; 62.2. controlul accesului în instalația portuară; 62.3. supravegherea instalației portuare, inclusiv a zonelor de ancorare și acostare; 62.4. supravegherea zonelor cu acces restricționat, pentru a se asigura că accesul în acestea este permis numai persoanelor autorizate;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
---	---	---	---

14.4 La nivelul de securitate 3, trebuie puse în aplicare celelalte măsuri de protecție speciale prevăzute în planul de securitate al instalației portuare pentru fiecare activitate menționată în secțiunea 14.2, ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. 14.4.1 În afară de aceasta, la nivelul de securitate 3, instalațiile portuare au obligația de a răspunde la și de a pune în aplicare orice instrucțiuni de securitate transmise de către Guvernul contractant pe al cărui teritoriu sunt situate. 14.5 Atunci când un agent de securitate al unei instalații portuare este informat că o navă are dificultăți în respectarea cerințelor capitolului XI-2 sau ale prezentei părți sau în aplicarea măsurilor și procedurilor adecvate în conformitate cu planul de securitate al navei și în caz de nivel de securitate 3, ca urmare a oricăror instrucțiuni de securitate transmise de guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată instalația portuară, agentul de securitate al instalației portuare și agentul de securitate al navei respective trebuie să păstreze legătura și să coordoneze aplicarea măsurilor adecvate. 14.6 Atunci când un agent al instalației portuare este informat că o navă are un nivel de securitate superior nivelului de securitate al instalației portuare, agentul notifică acest lucru autorității competente și ia legătura cu agentul de securitate al navei pentru a coordona cu acesta, după caz, măsurile adecvate.	62.5. supravegherea manipulării încărcăturii; 62.6. supravegherea gestionării proviziilor de bord; 62.7. asigurarea disponibilității imediate a sistemului de comunicații de securitate. 63. La nivelul de securitate 2, în instalația portuară se aplică măsurile suplimentare de protecție prevăzute în planul de securitate al instalației portuare pentru fiecare dintre activitățile menționate în pct.62, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 64. La nivelul de securitate 3, în instalația portuară se aplică măsurile speciale suplimentare prevăzute în planul de securitate al instalației portuare pentru fiecare dintre activitățile menționate în pct. 62, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 65. La nivelul de securitate 3, instalația portuară are obligația să dea curs și să pună în aplicare instrucțiunile de securitate transmise de Agenția Navală. 66. În cazul în care agentul de securitate al instalației portuare este informat că o navă întâmpină dificultăți în respectarea cerințelor aplicabile în materie de securitate ori în aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în planul de securitate al navei, acesta menține legătura cu agentul de securitate al navei și coordonează, după caz, aplicarea măsurilor necesare.		
---	---	--	--

	67. În cazul în care agentul de securitate al instalației portuare este informat că o navă operează la un nivel de securitate superior nivelului de securitate aplicabil instalației portuare, acesta informează de îndată Agenția Navală și menține legătura cu agentul de securitate al navei, în vederea coordonării, după caz, a măsurilor de securitate necesare.		
--	---	--	--

15 EVALUAREA SECURITĂȚII INSTALAȚIEI PORTUARE 15.1 Evaluarea securității instalației portuare este un element esențial și parte integrantă a procesului de elaborare și de actualizare a planului de securitate al instalației portuare. 15.2 Evaluarea securității instalației portuare se efectuează de către guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată instalația portuară. Guvernul contractant poate autoriza un organism de securitate recunoscut să efectueze evaluarea securității instalației portuare a unei anumite instalații portuare situate pe teritoriul său. 15.2.1 În cazul în care evaluarea securității instalației portuare a fost efectuată de către un organism de securitate recunoscut, guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată instalația portuară trebuie să revizuiască și să aprobe evaluarea, pentru a confirma faptul că aceasta respectă dispozițiile prezentei secțiuni. 15.3 Persoanele care efectuează evaluarea trebuie să aibă calificarea necesară pentru a evalua securitatea instalației portuare în conformitate cu dispozițiile prezentei secțiuni, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. 15.4 Evaluările securității instalației portuare se revizuiesc și se actualizează periodic, ținând seama de fluctuațiile amenințării și/sau de modificările minore aduse instalației portuare și trebuie întotdeauna revizuite și actualizate atunci când se aduc modificări importante instalației portuare. 15.5 Evaluarea securității instalației portuare trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente: .1 identificarea și evaluarea infrastructurilor și bunurilor esențiale care este important să fie protejate;	Evaluarea securității instalației portuare 72. Pentru fiecare instalație portuară situată pe teritoriul Republicii Moldova care furnizează servicii navelor ce efectuează voiaje internaționale se asigură efectuarea unei evaluări a securității instalației portuare. 73. Evaluarea securității instalației portuare constituie un element esențial și parte integrantă a procesului de elaborare, revizuire și actualizare a planului de securitate al instalației portuare. 74. Evaluarea securității instalației portuare se efectuează de către Agenția Navală sau, după caz, de către o organizație de securitate recunoscută, delegată în condițiile stabilite de prezentul regulament. 75. În cazul în care evaluarea securității instalației portuare este efectuată de către o organizație de securitate recunoscută, Agenția Navală examinează și aprobă evaluarea, în vederea confirmării conformității acesteia cu cerințele prezentului regulament, în termen de 15 zile calendaristice. 76. Aprobarea evaluării securității instalației portuare poate fi exercitată, după caz, prin delegare, în condițiile stabilite de prezentul regulament. 77. Inspectorii din cadrul Agenției Navale sau personalul organizației recunoscute care efectuează evaluarea securității instalației portuare trebuie să dețină calificarea și competențele necesare pentru evaluarea securității instalației	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
--	--	---	---

.2 identificarea posibilelor amenințări la adresa bunurilor și infrastructurilor și probabilitatea apariției acestora, pentru a se putea stabili și clasifica în funcție de prioritate măsurile de securitate care se impun; .3 identificarea, selectarea și clasificarea în funcție de prioritate a măsurilor de contracarare și a modificărilor de procedură, precum și eficiența acestora în reducerea vulnerabilității; .4 identificarea punctelor slabe, inclusiv a factorilor umani, ale infrastructurii, ale politicilor și ale procedurilor. 15.6 Guvernele contractante pot accepta ca o evaluare a securității instalației portuare să aibă ca obiect mai multe instalații portuare cu condiția ca operatorul, amplasarea, exploatarea, echipamentele și conceperea acestor instalații portuare să fie similare. Orice guvern contractant care autorizează un astfel de aranjament trebuie să comunice Organizației detaliile necesare. 15.7 După finalizarea evaluării securității instalației portuare, trebuie întocmit un raport care să cuprindă un rezumat al modului în care s-a efectuat evaluarea, o descriere a fiecărui punct vulnerabil identificat în timpul evaluării și o descriere a măsurilor care permit remedierea fiecărui punct vulnerabil. Raportul trebuie să fie protejat împotriva accesului sau dezvăluirii neautorizate.	portuare, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 78. Evaluarea securității instalației portuare se revizuieste și se actualizează periodic, ținând seama de evoluția nivelului de amenințare și de modificările aduse instalației portuare, și se revizuieste în mod obligatoriu ori de câte ori intervin modificări semnificative ale instalației portuare. 79. Evaluarea securității instalației portuare cuprinde cel puțin următoarele elemente: 79.1. identificarea și evaluarea infrastructurilor și bunurilor esențiale care necesită protecție; 79.2. identificarea amenințărilor potențiale la adresa bunurilor și infrastructurilor, precum și evaluarea probabilității producerii acestora, în vederea stabilirii și clasificării în funcție de prioritate măsurile de securitate necesare; 79.3. identificarea, selectarea și clasificarea în funcție de prioritate măsurile de contracarare și a modificărilor de procedură, precum și evaluarea eficienței acestora în reducerea vulnerabilităților; 79.4. identificarea vulnerabilităților, inclusiv a celor aferente factorului uman, infrastructurii, politicilor și procedurilor. 80. Evaluarea securității instalației portuare are ca obiect, după caz, cel puțin următoarele elemente: 80.1. securitatea fizică a instalației portuare; 80.2. integritatea structurală a instalației portuare;		
--	--	--	--

	80.3. sistemele de protecție individuală; 80.4. procedurile generale aplicabile în cadrul instalației portuare; 80.5. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; 80.6. infrastructura de transport relevantă; 80.7. serviciile colective relevante; 80.8. orice alte zone care, în cazul deteriorării ori utilizării lor pentru observații ilegale, pot genera riscuri pentru persoane, bunuri sau pentru operațiunile desfășurate în cadrul instalației portuare. 81. Inspectorii din cadrul Agenției Navale care efectuează evaluării securității instalației portuare trebuie să poată beneficia, după caz, de asistența experților în următoarele domenii: 81.1. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a formelor de manifestare ale acestora; 81.2. detectarea și identificarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase; 81.3. identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentelor persoanelor care pot reprezenta un risc pentru securitate; 81.4. tehnicile utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate; 81.5. metodele utilizate pentru producerea unui incident de securitate; 81.6. efectele explozibililor asupra structurilor și serviciilor instalației portuare; 81.7. securitatea instalației portuare; 81.8. practicile comerciale portuare;		
--	--	--	--

	81.9. planificarea de urgență, pregătirea pentru situații de urgență și măsurile de răspuns; 81.10. măsurile de securitate fizică, inclusiv împrejuririle; 81.11. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; 81.12. transportul și construcțiile civile; 81.13. operațiunile navelor și porturilor. 82. Agenția Navală poate efectua o singură evaluare a securității să vizeze mai multe instalații portuare, cu condiția ca operatorul, amplasarea, exploatarea, echipamentele și concepția acestora să fie similare. 83. În cazul deciziei prevăzute în pct. 82, Agenția Navală comunică, după caz, OMI și autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului, informațiile relevante privind evaluarea comună a securității instalațiilor portuare, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova. 84. După finalizarea evaluării securității instalației portuare, Agenția Navală întocmește un raport care cuprinde cel puțin un rezumat al modului de efectuare a evaluării, descrierea vulnerabilităților identificate și măsurile propuse pentru remedierea acestora. 85. Raportul privind evaluarea securității instalației portuare se protejează împotriva accesului, utilizării sau divulgării neautorizate.		
--	--	--	--

16 PLANUL DE SECURITATE AL INSTALAȚIEI PORTUARE 16.1 Trebuie elaborat și actualizat un plan de securitate al instalației portuare, pe baza evaluării securității instalației portuare, pentru fiecare instalație portuară și trebuie adaptat interfeței navă/port. Planul trebuie să cuprindă dispoziții pentru cele trei niveluri de securitate, astfel cum sunt acestea definite în prezenta parte din Cod. 16.1.1 Sub rezerva dispozițiilor secțiunii 16.2, un organism de securitate recunoscut poate elabora planul de securitate al unei anumite instalații portuare. 16.2 Planul de securitate al instalației portuare trebuie aprobat de către guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată instalația portuară. 16.3 Acest plan se elaborează ținându-se seama de recomandările cuprinse în partea B din Cod și se redactează în limba de lucru a instalației portuare. Planul trebuie să cuprindă cel puțin următoarele: .1 măsurile menite să împiedice introducerea în instalația portuară sau la bordul navei de arme, substanțe periculoase și dispozitive destinate să fie utilizate împotriva persoanelor, navelor sau porturilor și a căror prezență nu este autorizată; .2 măsurile menite să împiedice accesul neautorizat în instalația portuară, pe navele ancorate în instalația portuară și în zonele instalației în care accesul este restricționat; .3 procedurile necesare pentru a face față unei amenințări la adresa securității sau unei încălcări a securității, inclusiv dispoziții privind menținerea operațiunilor esențiale ale instalației portuare sau ale interfeței navă/port; .4 procedurile de răspuns la instrucțiunile de securitate pe care guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată	Planul de securitate al instalației portuare 88. Pentru fiecare instalație portuară se elaborează, pe baza evaluării securității instalației portuare, un plan de securitate al instalației portuare, care se actualizează ori de câte ori este necesar și se adaptează interfeței navă/instalație portuară. Planul de securitate al instalației portuare cuprinde măsuri corespunzătoare pentru cele trei niveluri de securitate prevăzute de prezentul regulament. 89. În condițiile stabilite de prezentul regulament, planul de securitate al unei instalații portuare poate fi elaborat și de o organizație de securitate recunoscută. 90. Planul de securitate al instalației portuare se elaborează de operatorul instalației portuare și se aprobă de către Agenția Navală. 91. Planul de securitate al instalației portuare se elaborează cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS și se redactează în limba română și de lucru a instalației portuare. 92. Planul de securitate al instalației portuare cuprinde cel puțin următoarele: 92.1. măsurile destinate prevenirii introducerii în instalația portuară ori la bordul navei a armelor, substanțelor periculoase și dispozitivelor care pot fi utilizate împotriva persoanelor, navelor sau porturilor și a căror prezență nu este autorizată; 92.2. măsurile destinate prevenirii accesului neautorizat în instalația portuară, la bordul navelor	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
---	---	---	---

instalația portuară le poate transmite la nivelul de securitate 3; .5 procedurile de evacuare în caz de amenințare la adresa securității sau în caz de încălcare a securității; .6 sarcinile personalului instalației portuare căruia i-au fost atribuite responsabilități în materie de securitate și cele ale celorlalți membri ai personalului în privința aspectelor legate de securitate; .7 procedurile privind interfața cu activitățile privind securitatea ale navelor; .8 procedurile de examinare periodică și de actualizare a planului; .9 procedurile de notificare a incidentelor de securitate; .10 identificarea agentului de securitate al instalației portuare, inclusiv datele de contact necesare pentru a putea fi contactat 24 de ore din 24; .11 măsurile menite să asigure protejarea informațiilor cuprinse în plan; .12 măsuri menite să garanteze protecția eficientă a încărcăturii și a echipamentelor de manipulare a încărcăturii din cadrul instalației portuare; .13 procedurile de auditare a planului de securitate al instalației portuare; .14 procedurile de răspuns la o alertă în cazul activării sistemului de alertă de securitate al unei nave aflate în instalația portuară; .15 procedurile de facilitare a permisiunii de a coborî la țărm pentru personalul navei sau a schimbării personalului, precum și a accesului vizitatorilor pe navă, inclusiv al reprezentanților serviciilor sociale și al organizațiilor sindicale ale lucrătorilor maritimi.	aflate în aceasta și în zonele instalației portuare cu acces restricționat; 92.3. procedurile aplicabile în cazul unei amenințări la adresa securității sau al unui incident de securitate, inclusiv măsurile necesare pentru menținerea operațiunilor esențiale ale instalației portuare sau ale interfeței navă/instalație portuară; 92.4. procedurile de răspuns la instrucțiunile de securitate transmise de Agenția Navală la nivelul de securitate 3; 92.5. procedurile de evacuare în cazul unei amenințări la adresa securității sau al unui incident de securitate; 92.6. atribuțiile personalului instalației portuare căruia i-au fost conferite responsabilități în materie de securitate, precum și ale celorlalți membri ai personalului în legătură cu aspectele de securitate; 92.7. procedurile privind interfața cu activitățile de securitate ale navelor; 92.8. procedurile de examinare periodică și actualizare a planului; 92.9. procedurile de notificare a incidentelor de securitate; 92.10. identificarea agentului de securitate al instalației portuare, inclusiv datele de contact necesare pentru a putea fi contactat 24 de ore din 24; 92.11. măsurile destinate protejării informațiilor cuprinse în plan; 92.12. măsurile destinate asigurării protecției eficiente a încărcăturii și a echipamentelor de		
--	---	--	--

16.4 Membrii personalului care efectuează auditurile interne ale activităților privind securitatea prevăzute în plan sau care evaluează aplicarea acestora nu trebuie să aibă legătură cu activitățile care fac obiectul auditului, cu excepția cazurilor în care acest lucru nu este posibil în practică din cauza mărimii sau naturii instalației portuare. 16.5 Planul de securitate al instalației portuare poate fi combinat cu planul de securitate al portului sau cu orice alt plan de urgență al portului sau poate face parte din astfel de planuri. 16.6 Guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată instalația portuară trebuie să decidă ce schimbări nu pot fi aduse unui plan de securitate al instalației portuare fără ca amendamentele pertinente ale planului să fie aprobate de el. 16.7 Planul poate fi păstrat în format electronic. În acest caz, el trebuie protejat prin proceduri menite să împiedice ștergerea, distrugerea sau modificarea neautorizată a datelor cuprinse în acesta. 16.8 Planul trebuie protejat împotriva accesului sau dezvoltării neautorizate. 16.9 Guvernul contractant poate permite ca un plan de securitate al instalației portuare să aibă ca obiect mai multe instalații portuare, cu condiția ca operatorul, amplasarea, operarea, echipamentele și concepția acelor instalații portuare să fie similare. Orice guvern contractant care permite un astfel de aranjament trebuie să comunice Organizației detaliile necesare.	manipulare a încărcăturii din cadrul instalației portuare; 92.13. procedurile de auditare a planului de securitate al instalației portuare; 92.14. procedurile de răspuns în cazul activării sistemului de alertă de securitate al unei nave aflate în instalația portuară; 92.15. procedurile de facilitare a coborârii la țărm a personalului navei, a schimbării echipajului și a accesului vizitatorilor la bordul navei, inclusiv al reprezentanților serviciilor sociale și ai organizațiilor sindicale ale lucrătorilor maritimi. 98. Planul de securitate al instalației portuare poate fi păstrat și în format electronic, cu condiția protejării acestuia împotriva ștergerii, distrugerii sau modificării neautorizate. 99. Planul de securitate al instalației portuare se protejează împotriva accesului sau divulgării neautorizate. 100. Agenția Navală poate permite ca un singur plan de securitate să vizeze mai multe instalații portuare, cu condiția ca operatorul, amplasarea, exploatarea, echipamentele și concepția acestora să fie similare. 101. În cazul acordării permisiunii prevăzute la pct. 100, Agenția Navală comunică, după caz, OMI și autorității centrale de specialitate din domeniul transportului informațiile relevante, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova. 102. Agenția Navală examinează și aprobă planul de securitate al instalației portuare în		
---	---	--	--

	termen de 15 zile calendaristice din data recepționării acestuia. În cazul în care planul conține deficiențe sau nu corespunde cerințelor prezentului regulament, acesta se restituie spre remediere. 103. Agenția Navală monitorizează implementarea planurilor de securitate ale instalației portuare și asigură coordonarea acestei activități cu alte controale desfășurate în port. 104. Aprobarea de către Agenția Navală a unui plan de securitate al instalației portuare este valabilă pentru o perioadă de 5 ani din data aprobării, cu condiția verificării implementării acestuia de către operatorul instalației portuare în termen de 60 de zile calendaristice. 105. În cazul expirării valabilității planului de securitate al instalației portuare, acesta poate fi menținut în aplicare pentru o perioadă de cel mult 90 de zile calendaristice de la data aprobării reînnoite a evaluării securității instalației portuare, cu condiția să nu fi intervenit modificări semnificative care afectează securitatea acesteia.		
--	--	--	--

17 AGENTUL DE SECURITATE AL INSTALAȚIEI PORTUARE 17.1 Pentru fiecare instalație portuară se desemnează un agent de securitate al instalației portuare. O persoană poate fi desemnată drept agent de securitate pentru una sau mai multe instalații portuare. 17.2 În afara celor prevăzute în alte secțiuni din prezenta parte din Cod, sarcinile și responsabilitățile agentului de securitate al instalației portuare includ, dar nu se limitează la: .1 efectuarea unui studiu de securitate inițial exhaustiv al instalației portuare, ținând seama de evaluarea pertinentă a securității instalației portuare; .2 asigurarea dezvoltării și menținerii planului de securitate al instalației portuare; .3 punerea în aplicare a planului de securitate al instalației portuare și efectuarea de exerciții în acest sens; .4 efectuarea de inspecții de securitate regulate ale instalației portuare pentru a se asigura că măsurile de securitate sunt în continuare corespunzătoare; .5 recomandarea și introducerea modificărilor necesare în planul de securitate al instalației portuare, pentru a rectifica deficiențele și a actualiza planul, astfel încât acesta să țină seama de schimbările pertinente care afectează instalația portuară; .6 o mai mare conștientizare a importanței securității și o mai mare vigilență a personalului instalației portuare; .7 asigurarea faptului că personalul responsabil cu securitatea navei a primit o formare profesională adecvată; .8 efectuarea raportului către autoritățile competente și păstrarea unui registru cu evenimentele care amenință securitatea instalației portuare;	Agentul de securitate al instalației portuare 114. Pentru fiecare instalație portuară se desemnează un agent de securitate al instalației portuare. O persoană poate fi desemnată în această calitate pentru una sau mai multe instalații portuare. 115. Agentul de securitate al instalației portuare are, în principal, următoarele sarcini și responsabilități: 115.1. efectuează un studiu inițial de securitate al instalației portuare, cu luarea în considerare a evaluării securității instalației portuare; 115.2. asigură elaborarea, menținerea și actualizarea planului de securitate al instalației portuare; 115.3. asigură punerea în aplicare a planului de securitate al instalației portuare și organizează exerciții în acest scop; 115.4. efectuează inspecții regulate de securitate ale instalației portuare, pentru a verifica dacă măsurile de securitate rămân corespunzătoare; 115.5. propune și inițiază modificările necesare ale planului de securitate al instalației portuare, în vederea remedierii deficiențelor și actualizării planului în funcție de schimbările relevante care afectează instalația portuară; 115.6. promovează conștientizarea importanței securității și menținerea vigilenței personalului instalației portuare; 115.7. asigură că personalul cu responsabilități în materie de securitate al instalației portuare beneficiază de formarea profesională adecvată;	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
--	---	---	---

.9 coordonarea punerii în aplicare a planului de securitate al instalației portuare împreună cu agentul(agenții) de securitate competent(competenți) al(ai) companiei și al(ai) navei; .10 asigurarea coordonării serviciilor de securitate, după caz; .11 asigurarea faptului că normele aplicabile personalului responsabil cu securitatea instalației portuare sunt respectate; .12 asigurarea faptului că echipamentele de securitate sunt corect utilizate, testate, calibrate și întreținute, în cazul în care acestea există; .13 ajutarea agentului de securitate al navei, la cererea acestuia, să confirme identitatea persoanelor care doresc să se îmbarce pe navă. 17.3 Agentul de securitate al instalației portuare trebuie să beneficieze de sprijinul necesar pentru a se achita de sarcinile și responsabilitățile care îi sunt impuse în conformitate cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale prezentei părți din Cod.	115.8. raportează Agenției Navale incidentele și evenimentele care amenință securitatea instalației portuare și asigură ținerea evidenței acestora; 115.9. coordonează punerea în aplicare a planului de securitate al instalației portuare împreună cu agentul de securitate al companiei și cu agentul de securitate al navei, după caz; 115.10. asigură coordonarea serviciilor de securitate, după caz; 115.11. asigură respectarea normelor aplicabile personalului responsabil cu securitatea instalației portuare; 115.12. asigură utilizarea, testarea, calibrarea și întreținerea corespunzătoare a echipamentelor de securitate, în cazul în care acestea există; 115.13. acordă, la cererea agentului de securitate al navei, asistența necesară pentru confirmarea identității persoanelor care solicită îmbarcarea la bordul navei. 116. Agentul de securitate al instalației portuare beneficiază de sprijinul necesar pentru îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților prevăzute de prezentul regulament, de Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și de Partea A a Codului ISPS.		
---	---	--	--

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
18 FORMAREA, EXERCITIILE ȘI ANTRENAMENTELE ÎN MATERIE DE SECURITATE A INSTALAȚIILOR PORTUARE 18.1 Agentul de securitate al instalației portuare și personalul competent responsabil cu asigurarea securității instalației portuare trebuie să aibă cunoștințele și formarea specificate în recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. 18.2 Personalul instalațiilor portuare care are sarcini specifice privind securitatea trebuie să înțeleagă ce sarcini și responsabilități îi revin în această privință, astfel cum sunt acestea descrise în planul de securitate al instalației portuare, și trebuie să aibă cunoștințe și aptitudini suficiente pentru a se achita de sarcinile încredințate, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. 18.3 Pentru a garanta aplicarea eficientă a planului de securitate al instalației portuare, trebuie efectuate exerciții la intervale adecvate, luând în considerare operațiunile efectuate în instalația portuară, schimbările de personal, tipul de nave deservite de instalația portuară și alte situații pertinente, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod. 18.4 Agentul de securitate al instalației portuare trebuie să asigure coordonarea și punerea în aplicare eficientă a planului de securitate al instalației portuare, participând la antrenamente la intervale adecvate, ținând seama de recomandările cuprinse în partea B din prezentul Cod.	Formarea, exercițiile și antrenamentele în materie de securitate a instalațiilor portuare 117. Agentul de securitate al instalației portuare și personalul competent responsabil cu asigurarea securității instalației portuare trebuie să dețină cunoștințele și pregătirea necesară în domeniul securității, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 118. Personalul instalației portuare care are sarcini specifice în materie de securitate trebuie să cunoască atribuțiile și responsabilitățile care îi revin, astfel cum acestea sunt prevăzute în planul de securitate al instalației portuare, și să dețină cunoștințele și aptitudinile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor încredințate, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 123. Agentul de securitate al instalației portuare asigură coordonarea și aplicarea eficientă a planului de securitate al instalației portuare, inclusiv prin participarea la antrenamente organizate la intervale corespunzătoare, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS.	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
19 VERIFICAREA NAVELOR ȘI EMITEREA CERTIFICATELOR 19.1 Verificări	Verificarea navelor și emiterea certificatelor 220. Navele care intră sub incidența prezentului Regulament sunt supuse următoarelor verificări:	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

19.1.1 Fiecare navă care face obiectul prezentei părți din Cod trebuie supusă verificărilor prevăzute în continuare: .1 o verificare inițială, înainte ca nava să fie dată în folosință sau înainte ca certificatul prevăzut în secțiunea 19.2 să fie emis pentru prima oară, care include o verificare completă a sistemului său de securitate și a oricărui echipament de securitate conex care fac obiectul dispozițiilor pertinente din capitolul XI-2 din prezenta parte din Cod și din planul aprobat de securitate al navei. Această verificare trebuie să permită asigurarea faptului că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex îndeplinesc în totalitate cerințele aplicabile din capitolul XI-2 și din prezenta parte din Cod, că sunt într-o stare satisfăcătoare și că sunt adaptate pentru serviciul căruia îi este destinată nava; .2 o verificare de reînnoire la intervale specificate de Administrație, dar nu mai mari de cinci ani, cu excepția cazurilor în care se aplică secțiunea 19.3. Această verificare trebuie să permită asigurarea faptului că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex de pe navă îndeplinesc în totalitate cerințele aplicabile din capitolul XI-2 din prezenta parte din Cod și din planul de securitate aprobat al navei, că sunt într-o stare satisfăcătoare și sunt adaptate pentru serviciul căruia îi este destinată nava; .3 cel puțin o verificare intermediară. În cazul în care se efectuează o singură verificare intermediară, aceasta trebuie să aibă loc între cea de-a doua și cea de-a treia aniversare a emiterii certificatului, conform regulii I/2 n). Verificarea intermediară include inspectarea sistemului de securitate și a oricărui echipament de securitate conex de pe navă și este menită să asigure faptul că acestea sunt în continuare în stare satisfăcătoare pentru serviciul căruia îi este destinată nava.	220.1. o verificare inițială, înainte ca nava să fie dată în folosință sau înainte ca certificatul prevăzut în pct.224 să fie emis pentru prima oară, care include o verificare completă a sistemului său de securitate și a oricărui echipament de securitate conex care fac obiectul dispozițiilor pertinente din capitolul XI-2 din Convenția SOLAS, din prezentul regulament și din planul aprobat de securitate al navei. Această verificare trebuie să permită asigurarea faptului că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex îndeplinesc în totalitate cerințele aplicabile din capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și prezentul regulament, că sunt într-o stare satisfăcătoare și că sunt adaptate pentru serviciul căruia îi este destinată nava; 220.2. o verificare de reînnoire constând într-un audit de reactualizare cu cel puțin 3 luni înainte de expirare, dar care să nu depășească 5 ani din ziua emiterii acestuia, cu excepția cazurilor în care se aplică pct. 227-238. Această verificare trebuie să permită asigurarea faptului că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex de pe navă îndeplinesc în totalitate cerințele aplicabile din capitolul XI-2 din Convenția SOLAS, din prezentul regulament și din planul de securitate aprobat al navei, că sunt într-o stare satisfăcătoare și sunt adaptate pentru serviciul căruia îi este destinată nava; 220.3. cel puțin o verificare intermediară. În cazul în care se efectuează o singură verificare intermediară, aceasta trebuie să aibă loc între cea		Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
---	--	--	---

Această verificare intermediară trebuie menționată în certificat; .4 orice verificare suplimentară decisă de către Administrație. 19.1.2. Verificarea navelor trebuie efectuată de către funcționari ai Administrației. Cu toate acestea, Administrația poate încredința efectuarea acestor verificări unui organism de securitate recunoscut prevăzut la regula XI-2/1. 19.1.3 În oricare dintre cazuri, Administrația în cauză trebuie să fie în totalitate garantul efectuării unei verificări complete și eficiente și trebuie să se angajeze să ia măsurile necesare pentru îndeplinirea acestei obligații. 19.1.4 Sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex de pe navă trebuie întreținute, după verificare, astfel încât să rămână conforme cu dispozițiile regulilor XI-2/4.2 și XI-2/6 din prezenta parte din Cod și cu planul aprobat de securitate al navei. După efectuarea uneia din verificările prevăzute în secțiunea 19.1.1, nu mai este admisă operarea fără acordul Administrației a nici unei modificări a sistemului de securitate sau a oricărui echipament de securitate conex de pe navă și nici a planului aprobat de securitate al navei. 19.2 Eliberarea certificatului sau vizarea acestuia 19.2.1. În urma unei verificări inițiale sau a unei verificări de reînnoire efectuate în conformitate cu dispozițiile secțiunii 19.1, se eliberează un certificat internațional de securitate al navei. 19.2.2 Acest certificat trebuie eliberat sau vizat fie de către Administrație, fie de către un organism de securitate recunoscut care acționează în numele Administrației.	de-a doua și cea de-a treia aniversare a emiterii certificatului, conform regulii I/2 n) din Convenția SOLAS. Verificarea intermediară include inspectarea sistemului de securitate și a oricărui echipament de securitate conex de pe navă și este menită să asigure faptul că acestea sunt în continuare în stare satisfăcătoare pentru serviciul căruia îi este destinată nava. Această verificare intermediară trebuie menționată în certificat; 220.4. orice verificare suplimentară decisă de către Agenția Navală. 221. Verificările navelor se efectuează de către Agenția Navală sau, după caz, de către o organizație de securitate recunoscută, delegată să acționeze în numele acesteia. 222. Agenția Navală este pe deplin responsabilă pentru efectuarea completă și eficientă a verificărilor prevăzute de prezentul Regulament și dispune măsurile necesare pentru îndeplinirea acestei obligații. 223. Sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex de pe navă se mențin, după verificare, în stare de conformitate cu dispozițiile regulilor XI-2/4.2 și XI-2/6 din Convenția SOLAS, prezentul regulament și cu planul aprobat de securitate al navei. După efectuarea uneia din verificările prevăzute în pct. 220. După verificare, orice modificare adusă sistemului de securitate sau a oricărui echipament de securitate conex de pe navă și a planului aprobat de securitate al navei, se realizează numai cu acordul prealabil al Agenției Navale.		
---	--	--	--

19.2.3 Un guvern contractant poate, la cererea Administrației, să verifice o navă. În cazul în care este convins că dispozițiile secțiunii 19.1.1 sunt respectate, trebuie să elibereze navei un certificat internațional de securitate al navei sau să autorizeze eliberarea acestui certificat și, după caz, să vizeze sau să autorizeze vizarea acestui certificat al navei, conform prezentului Cod. 19.2.3.1 O copie a acestui certificat și o copie a raportului de verificare trebuie transmise cât mai repede posibil Administrației care a solicitat verificarea. 19.2.3.2 Orice certificat astfel eliberat trebuie să cuprindă o declarație conform căreia certificatul a fost eliberat la cererea Administrației. Acesta trebuie să aibă aceeași valoare și să fie acceptat în aceleași condiții ca un certificat eliberat conform dispozițiilor secțiunii 19.2.2. 19.2.4 Certificatul internațional de securitate al navei trebuie elaborat conform modelului prevăzut în anexa la prezentul Cod. În cazul în care limba utilizată la elaborarea sa nu este nici engleza, nici franceza, nici spaniola, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste trei limbi. 19.3 Durata și valabilitatea certificatului 19.3.1 Certificatul internațional de securitate al navei trebuie eliberat pentru o perioadă stabilită de Administrație, care nu poate depăși însă cinci ani. 19.3.2 În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează în termen de trei luni înaintea datei de expirare a certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării de reînnoire până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent.	224. În urma verificării inițiale sau a verificării de reînnoire efectuate în condițiile stabilite de prezentul Regulament, se eliberează Certificatul internațional de securitate al navei conform anexei nr.6 la prezentul regulament. 225. Certificatul internațional de securitate al navei se eliberează de către Agenția Navală sau de către o organizație de securitate recunoscută, care acționează în numele acesteia. 226. La solicitarea administrației competente a statului de pavilion, Agenția Navală poate verifica o navă și, dacă constată respectarea cerințelor aplicabile, poate elibera certificatul internațional de securitate al navei sau, după caz, poate viza acesta. Certificatul astfel eliberat are aceeași valoare și este acceptat în aceleași condiții ca un certificat eliberat de administrația competentă a statului de pavilion, cu respectarea următoarelor cerințe: 226.1. o copie a acestui certificat și o copie a raportului de verificare vor fi remise în termen de 3 zile calendaristice Administrației care a solicitat verificarea; 226.2. orice certificat astfel eliberat trebuie să cuprindă o declarație conform căreia certificatul a fost eliberat la cererea Administrației. Acesta trebuie să aibă aceeași valoare și să fie acceptat în aceleași condiții ca un certificat eliberat conform prevederilor pct. 225. 227. Certificatul internațional de securitate al navei se eliberează pentru o perioadă stabilită de Agenția Navală, care nu poate depăși 5 ani.		
--	---	--	--

19.2.2.1 În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează după data de expirare a certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării de reînnoire până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent. 19.3.2.2 În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează cu mai mult de trei luni înainte de data de expirare a certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării de reînnoire până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data finalizării verificării de reînnoire. 19.3.3 În cazul în care un certificat este valabil o perioadă mai mică de cinci ani, Administrația poate prelungi valabilitatea certificatului după data de expirare cu o perioadă maximă specificată în secțiunea 19.3.1, cu condiția ca verificările prevăzute în secțiunea 19.1.1, aplicabile în cazul în care certificatul este valabil o perioadă de cinci ani, să fie efectuate în mod corespunzător. 19.3.4 În cazul în care după efectuarea verificării de reînnoire nu poate fi eliberat sau furnizat navei un certificat înainte de data de expirare a certificatului existent, Administrația sau organismul de securitate recunoscut care acționează în numele acesteia poate viza certificatul existent, iar acest certificat trebuie considerat valabil o perioadă suplimentară, care nu poate depăși cinci luni de la data expirării. 19.3.5 În cazul în care la data expirării certificatului său o navă nu se află într-un port în care să i se poată face o verificare, Administrația poate prelungi perioada de valabilitate a certificatului respectiv. Cu toate acestea, o astfel de prelungire nu trebuie acordată decât pentru a permite navei să își încheie călătoria în portul în care trebuie verificată, dar și în acest caz numai dacă această măsură pare	228. În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează în termen de 3 luni înainte de data expirării certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării până la o dată care nu poate depăși 5 ani de la data expirării certificatului existent. 229. În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează după data de expirare a certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării de reînnoire până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent. 230. În cazul în care verificarea de reînnoire se finalizează cu mai mult de 3 luni înainte de data expirării certificatului existent, noul certificat este valabil de la data finalizării verificării până la o dată care nu poate depăși 5 ani de la data finalizării verificării de reînnoire. 231. În cazul în care un certificat este valabil o perioadă mai mică de cinci ani, Agenția Navală poate prelungi valabilitatea certificatului după data de expirare cu o perioadă maximă prevăzută în pct.227, cu condiția ca verificările prevăzute în pct.220, aplicabile în cazul în care certificatul este valabil o perioadă de cinci ani, să fie efectuate în mod corespunzător. 232. În cazul în care, după efectuarea verificării de reînnoire, un nou certificat nu poate fi eliberat sau pus la dispoziția navei înainte de data expirării certificatului existent, Agenția Navală sau organizația de securitate recunoscută care acționează în numele acesteia poate viza		
---	--	--	--

oportună și rezonabilă. Nici un astfel de certificat nu trebuie prelungit în acest mod o perioadă mai mare de trei luni, iar nava căreia i s-a acordat această prelungire nu are dreptul, pe baza prelungirii, după sosirea în portul în care trebuie verificată, să părăsească portul fără a fi obținut un nou certificat. După finalizarea verificării de reînnoire, noul certificat este valabil până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent înainte de acordarea acestei prelungiri. 19.3.6 Un certificat eliberat pentru o navă care efectuează călătorii pe distanțe scurte care nu a fost prelungit conform dispozițiilor anterioare din prezenta secțiune poate fi prelungit de către Administrație pe o perioadă de grație de până la o lună de la data expirării înscrisă pe acel certificat. După finalizarea verificării de reînnoire, noul certificat este valabil până la o dată care nu poate depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent înainte de acordarea acestei prelungiri. 19.3.7 În cazul în care o verificare intermediară se finalizează într-un termen mai scurt decât cel specificat în secțiunea 19.1.1: .1 data expirării înscrisă pe certificat se înlocuiește prin aplicarea unei vize cu o dată care nu trebuie să depășească trei ani de la data efectuării verificării intermediare; .2 data expirării poate rămâne neschimbată cu condiția efectuării uneia sau mai multor verificări, astfel încât intervalele maxime dintre verificările prescrise în secțiunea 19.1.1 să nu fie depășite. 19.3.8 Valabilitatea unui certificat eliberat conform secțiunii 19.2 încetează în oricare dintre următoarele cazuri: .1 verificările pertinente nu sunt efectuate în perioadele specificate în secțiunea 19.1.1;	certificatul existent, iar acesta este considerat valabil pentru o perioadă suplimentară care nu poate depăși 5 luni de la data expirării. 233. În cazul în care, la data expirării certificatului, nava nu se află într-un port în care să poată fi efectuată verificarea, Agenția Navală poate prelungi valabilitatea certificatului exclusiv pentru a permite navei să își încheie voiajul către portul în care urmează să fie verificată, în măsura în care această soluție este oportună și rezonabilă. O asemenea prelungire nu poate depăși 3 luni, iar nava căreia i s-a acordat prelungirea nu poate părăsi portul în care urmează să fie verificată fără obținerea unui nou certificat. După finalizarea verificării de reînnoire, noul certificat este valabil până la o dată care nu poate depăși 5 ani de la data expirării certificatului existent înaintea acordării prelungirii. 234. Un certificat eliberat unei nave care efectuează voiaje scurte și care nu a fost prelungit în condițiile pct. 228-233 poate fi prelungit de Agenția Navală pe o perioadă de grație de până la o lună de la data expirării înscrise în certificat. După finalizarea verificării de reînnoire, noul certificat este valabil până la o dată care nu poate depăși 5 ani de la data expirării certificatului existent înaintea acordării acestei prelungiri. 235. În cazul în care verificarea intermediară se finalizează într-un termen mai scurt decât cel prevăzut pentru efectuarea acesteia: 235.1. data expirării înscrisă pe certificat se modifică prin aplicarea unei vize cu o dată care nu		
---	--	--	--

.2 certificatul nu este vizat în conformitate cu dispozițiile secțiunilor 19.1.1.3 și 19.3.7.1, după caz; .3 o companie își asumă responsabilitatea de a exploata o navă care până în acel moment nu a fost exploatată de acea companie; .4 nava este transferată sub pavilionul altui stat. 19.3.9 În cazul în care: .1 o navă este transferată sub pavilionul altui guvern contractant, guvernul contractant sub pavilionul căruia nava a fost autorizată să navigheze până atunci transmite, cât mai repede posibil, Administrației căreia i-a fost cesionată copii ale certificatului internațional de securitate al navei sau orice informații privind acesta, aflate, înainte de transfer, în posesia navei, precum și copii ale rapoartelor de verificare disponibile; sau .2 o companie își asumă responsabilitatea de a exploata o navă care până în acel moment nu a fost exploatată de acea companie, prima companie transmite noii companii, cât mai repede posibil, copii ale certificatului internațional de securitate al navei sau orice informații privind acesta sau facilitează efectuarea verificărilor descrise în secțiunea 19.4.2. 19.4 Eliberarea unui certificat provizoriu 19.4.1 CertIFICATELE prevăzute la secțiunea 19.2 nu pot fi eliberate decât în cazul în care Administrația care emite certificatul este convinsă că nava îndeplinește în totalitate cerințele secțiunii 19.1. Cu toate acestea, după 1 iulie 2004, pentru: .1 o navă care nu are certificat sau o navă care este livrată sau înainte de a fi dată în folosință sau de a fi dată din nou în folosință;	poate depăși 3 ani de la data efectuării verificării intermediare; sau 235.2. data expirării poate rămâne neschimbată, cu condiția efectuării uneia sau mai multor verificări astfel încât intervalele maxime dintre verificările prevăzute de prezentul Regulament să nu fie depășite. 236. Valabilitatea Certificatului internațional de securitate al navei încetează în oricare dintre următoarele situații: 236.1. verificările relevante nu sunt efectuate în termenele prevăzute de prezentul Regulament; 236.2. certificatul nu este vizat, după caz, în conformitate cu prezentul Regulament; 236.3. o altă companie își asumă exploatarea navei; 236.4. nava este transferată sub pavilionul altui stat. 237. În cazul în care: 237.1. o navă este transferată sub pavilionul altui stat, Agenția Navală transmite, fără întârziere, administrației competente a statului de pavilion, copii ale Certificatului internațional de securitate al navei sau orice informații relevante privind acesta, aflate în posesia sa înainte de transfer, precum și copii ale rapoartelor de verificare disponibile; sau 237.2. o companie își asumă exploatarea unei nave care până în acel moment nu a fost exploatată de aceasta, compania anterioară transmite noii companii, fără întârziere, copii ale Certificatului internațional de securitate al navei sau orice		
---	--	--	--

.2 o navă care este transferată de sub pavilionul unui guvern contractant sub pavilionul altui guvern contractant; .3 o navă aflată sub pavilionul unui stat care nu este guvern contractant care este transferată sub pavilionul unui guvern contractant; sau .4 o companie care își asumă responsabilitatea de a exploata o navă care până în acel moment nu a fost exploatată de ea, până la eliberarea certificatului menționat în secțiunea 19.2, Administrația poate dispune eliberarea unui certificat internațional provizoriu de securitate al navei, conform modelului prezentat în apendicele la prezenta parte din Cod. 19.4.2 Un Certificat internațional provizoriu de securitate al navei nu poate fi eliberat decât în cazul în care Administrația sau organismul de securitate recunoscut care acționează în numele acesteia a verificat că: .1 a fost efectuată evaluarea securității navei prevăzută în prezenta parte din Cod; .2 există la bordul navei o copie a planului de securitate al navei care îndeplinește cerințele capitolului XI-2 și ale prezentei părți A din Cod, planul fiind supus revizuirii și aprobării și fiind pus în aplicare la bordul navei; .3 nava este dotată cu un sistem de alertă de securitate a navei care respectă cerințele regulii XI-2/6, în cazul în care se prevede că trebuie să existe un astfel de sistem; .4 agentul de securitate al companiei: .1 s-a asigurat că: .1 a fost efectuată examinarea planului de securitate al navei pentru a verifica dacă respectă în întregime cerințele prezentei părți din Cod; .2 planul a fost supus spre aprobare; .3 planul este pus în aplicare la bordul navei;	informații relevante privind acesta ori facilitează efectuarea verificărilor necesare. 238. Până la eliberarea Certificatului internațional de securitate al navei, Agenția Navală eliberează Certificatul internațional provizoriu de securitate al navei conform anexei nr.7 la prezentul regulament în următoarele cazuri: 238.1. pentru o navă care nu deține un certificat internațional de securitate al navei, înainte de punerea în exploatare sau de repunerea în exploatare a acesteia; 238.2. pentru o navă transferată sub pavilionul Republicii Moldova de sub pavilionul unui alt stat parte la Convenția SOLAS; 238.3. pentru o navă transferată sub pavilionul Republicii Moldova de sub pavilionul unui stat care nu este parte la Convenția SOLAS; 238.4. în cazul în care o companie își asumă exploatarea unei nave pe care nu a exploatat-o anterior. 239. Certificatul internațional provizoriu de securitate al navei se eliberează doar în cazurile în care Agenția Navală sau organizația de securitate recunoscută, delegată să acționeze în numele acesteia, constată că sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții: 239.1. a fost efectuată evaluarea securității navei; 239.2. la bordul navei se află o copie a planului de securitate al navei, care corespunde cerințelor Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS, Părții A a Codului ISPS și prezentului regulament, planul		
---	---	--	--

.2 a luat măsurile necesare, inclusiv pe cele privind exercițiile, antrenamentele și auditurile interne, prin intermediul cărora poate estima dacă nava va trece cu succes de verificarea prevăzută în conformitate cu secțiunea 19.1.1.1, în termen de șase luni; .5 s-au luat măsurile necesare pentru efectuarea verificărilor cerute conform secțiunii 19.1.1.1; .6 comandantul, agentul de securitate al navei și alți membri ai personalului de la bord care au anumite sarcini în materie de securitate își cunosc sarcinile și responsabilitățile care le revin în materie de securitate în conformitate cu prezenta parte din Cod și cu dispozițiile pertinente din planul de securitate aflat la bordul navei și au primit toate aceste informații în limba de lucru a personalului navei sau într-o limbă cunoscută de personalul navei; .7 agentul de securitate al navei îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta parte din Cod. 19.4.3 Un Certificat internațional provizoriu de securitate al navei poate fi eliberat de către Administrație sau de către un organism de securitate recunoscut autorizat să acționeze în numele acesteia. 19.4.4 Certificatul internațional provizoriu de securitate al navei este valabil o perioadă de șase luni sau până la data eliberării certificatului prevăzut în secțiunea 19.2, dacă această dată este anterioară, și nu poate fi prelungit. 19.4.5 Nici un guvern contractant nu trebuie să accepte eliberarea altui certificat internațional provizoriu de securitate al navei după expirarea primului certificat provizoriu prevăzut în secțiunea 19.4.4 în cazul în care, în opinia Administrației sau a organismului de securitate recunoscut, unul dintre motivele pentru care nava sau compania solicită eliberarea unui astfel de certificat este de a	fiind supus procedurii de revizuire și aprobare și fiind pus în aplicare la bord; 239.3. nava este dotată cu un sistem de alertă de securitate a navei care respectă cerințele regulii XI-2/6 din Convenția SOLAS, în cazul în care se prevede că trebuie să existe un astfel de sistem; 239.4. agentul de securitate al companiei s-a asigurat că: 239.4.1. planul de securitate al navei a fost examinat în vederea verificării conformității integrale cu cerințele aplicabile prezentului regulament; 239.4.2. planul a fost prezentat spre aprobare; 239.4.3. planul este pus în aplicare la bordul navei; 239.4.4. au fost întreprinse măsurile necesare, inclusiv privind exercițiile, antrenamentele și auditurile interne, pentru a constata că nava va fi examinată pozitiv privind verificarea inițială prevăzută în pct. 220.1 în termen de 6 luni; 239.5. au fost întreprinse măsurile necesare pentru efectuarea verificării inițiale prevăzută în pct. 220.1; 239.6. comandantul, agentul de securitate al navei și ceilalți membri ai personalului de la bord cu atribuții specifice în materie de securitate își cunosc sarcinile și responsabilitățile care le revin în materie de securitate în conformitate cu prezentul regulament și cu dispozițiile pertinente din planul de securitate aflat la bordul navei și au		
--	---	--	--

se sustrage conformării în totalitate cu cerințele capitolului XI-2 și ale prezentei părți din Cod. 19.4.6 În sensul regulii XI-2/9, guvernele contractante pot verifica, înainte de a accepta drept certificat valabil un certificat internațional provizoriu de securitate al navei, dacă sunt îndeplinite cerințele secțiunilor 19.4.2.4 - 19.4.2.6.	primit informațiile relevante într-o limbă de lucru a navei sau într-o limbă cunoscută de personalul navei; 239.7. agentul de securitate al navei îndeplinește cerințele prevăzute de prezentul regulament. 240. Certificatul internațional provizoriu de securitate al navei poate fi eliberat de Agenția Navală sau de o organizație de securitate recunoscută, delegată să acționeze în numele acesteia. 241. Certificatul internațional provizoriu de securitate al navei este valabil pentru o perioadă de cel mult 6 luni sau până la data eliberării Certificatului internațional de securitate al navei prevăzut în pct. 224-226, dacă aceasta intervine anterior, și nu poate fi prelungit. 242. După expirarea primului certificat internațional provizoriu de securitate al navei, un nou certificat de aceeași natură nu poate fi eliberat dacă rezultă că solicitarea urmărește evitarea conformării depline cu cerințele Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS, Părții A a Codului ISPS și prezentului regulament. 243. În scopul exercitării măsurilor de control al conformității în sensul regulii XI-2/9 din Convenția SOLAS, Agenția Navală poate verifica, înainte de a recunoaște valabilitatea unui certificat internațional provizoriu de securitate al navei, dacă sunt îndeplinite condițiile relevante prevăzute în pct. 239.4–239.6. 244. Pentru efectuarea activităților de avizare, evaluare, audit și certificare se percep tarife		
---	--	--	--

	conform Nomenclatorului serviciilor prestate de Agenție și tarifele acestora, aprobat de Guvern. 245. În cazul în care, denumirea navei, tipul navei sau adresa juridică a companiei se modifică pe perioada termenului de valabilitate al certificatului internațional de securitate a navei, compania va o depune cerere către Agenția Navală pentru re-emiterea certificatului cu anexarea actelor privind modificările după caz. În baza cererii recepționate, Agenția Navală va re-emite certificatul internațional interimar în termen de 5 zile calendaristice, pe o perioadă ce nu depășește perioada de valabilitate a certificatului emis anterior. 246. În cazul în care certificatul este deteriorat sau pierdut, compania va anunța Agenția Navală în termen de 5 zile calendaristice și va depune o cerere de eliberare a unui duplicat al certificatului menționat, cu eliberarea acestuia în termen de 5 zile calendaristice. În cazul în care nava urmează să efectueze o escală într-un port internațional maritim, comandatul navei va anunța imediat autoritățile portuare despre acest fapt.		
--	--	--	--

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Apendice la partea A APENDICELE 1			Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004

6	7	8	9
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observații

Model de certificat internațional de securitate al navei CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE SECURITATE AL NAVEI (Stampilă oficială) (Statul) Certificat numărul Eliberat în conformitate cu dispozițiile CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS) Sub autoritatea guvernului (numele statului) de către (persoana sau organismul autorizat) Numele navei: Numărul sau literele distinctive: Portul de înmatriculare: Tipul navei: Tonajul brut: Numărul OMI: Numele și adresa companiei: • Numărul de identificare al companiei: • SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA: 1 că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex al navei au fost verificate în conformitate cu secțiunea 19.1 din partea A din Codul ISPS; 2 că în urma verificării s-a constatat că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex al navei sunt satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că nava îndeplinește cerințele aplicabile din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS; 3 că nava este prevăzută cu un plan de securitate al navei aprobat. Data verificării inițiale/de reînnoire pe baza căreia a fost eliberat prezentul certificat Prezentul certificat este valabil până la data de sub rezerva verificărilor efectuate în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS. Eliberat la (local eliberării certificatului) La data de (data eliberării) (semnătura agentului autorizat corespunzător care eliberează certificatul) (Stampila sau purgăa autorității emitente, după caz)	ANEXA nr. 6 La Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și securității la bordul navelor maritime  REPUBLICA MOLDOVA REPUBLIC OF MOLDOVA CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE SECURITATE A NAVEI INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE Nr. Întru confirmare prevederilor CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS) sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova Issued under the provision of the INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE) under the authority of the Government of the Republic of Moldova Eliberat de către Agenția Navală a Republicii Moldova - Issued by Naval Agency of the Republic of Moldova Numele navei: Name of ship Număr de înregistrare sau literă distinctivă: Distinctive number or letters Portul de înmatriculare: Port of registry Tipul navei: Type of ship Tonajul brut: Gross tonnage Numărul IMO: IMO number Numele companiei: Name of the Company Adresa companiei și numărul de identificare: Address of the Company and identification number PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ / THIS IS TO CERTIFY: 1. că sistemul de securitate al navei și orice echipament asociat de securitate a fost verificat în conformitate cu secțiunea 19.1 din partea A din Codul ISPS. That the security and any associated security equipment of the ship have been verified in accordance with section 19.1 and part A of the ISPS Code.	Compatibil Conform Codului ISPS	
--	---	---	--

6	7	8	9
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observații

6	7	8	9
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observații
ATESTAREA VERIFICĂRII INTERMEDIARE SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că în urma verificării intermediare efectuate în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS s-a constatat că nava respectă dispozițiile pertinente din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS. Verificare intermediară Semnat: (Semnătura agentului autorizat) Locul: Data: (Stampila sau parafă autorității, după caz) ATESTAREA VERIFICĂRIILOR SUPLIMENTARE Verificare suplimentară Semnat: (Semnătura agentului autorizat) Locul: Data: (Stampila sau parafă autorității, după caz) Verificare suplimentară Semnat: (Semnătura agentului autorizat) Locul: Data: (Stampila sau parafă autorității, după caz) Verificare suplimentară Semnat: (Semnătura agentului autorizat) Locul: Data: (Stampila sau parafă autorității, după caz)	2. că verificarea a arătat că sistemul de securitate a navei și orice echipament asociat de securitate a navei este din toate punctele de vedere satisfăcător și că nava îndeplinește cerințele aplicabile din capitolul XI-2 al Convenției și din partea A din Codul ISPS. <i>That the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the requirements of chapter XI-2 of the Convention and Part A of the ISPS Code;</i> 3. că nava este prevăzută cu un Plan de Securitate al Navei aprobat. <i>That the ship is provided with an acceptable security plan.</i> Data verificării inițiale de reînnoire pe care este bazat acest certificat: <i>Date of the initial/renewal verification on this Certificate is based</i> Acest Certificat este valabil până la supus verificărilor în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS. <i>This Certificate is valid until subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.</i> Emis la Data <i>Issued at Date of issue</i> <i>Semnătura persoanei oficiale corespunzătoare asociate care a emis Certificatul</i> <i>Signature of the duly authorized official issuing the Certificate</i> Numele navei No. certificatului de securitate a navei <i>Name of the ship Ship security certificate number</i> CONFIRMARE PENTRU VERIFICAREA INTERMEDIARĂ ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION PRIN PREZENTA SE ATESTĂ că, în verificarea intermediară acordată prin secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS, s-a constatat că nava îndeplinește prevederile relevante ale capitolului XI-2 din Convenție și ale părții A din Codul ISPS. THIS IS TO CERTIFY that at intermediate verification required by section 19.1.1 of part A of ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code Verificarea intermediară Semnat Intermediate verification Signed <i>(Semnătura persoanei autorizate/Signature of the authorized official)</i> Locul <i>Place</i> <i>Seal or stamp of the authority or appropriate</i> Data <i>Date</i> CONFIRMARE PENTRU VERIFICĂRI SUPLIMENTARE* ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL VERIFICATIONS* Verificarea suplimentară Semnat Additional verification Signed 		

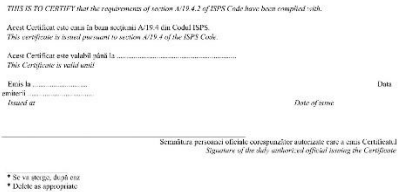
6	7	8	9
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observații

VERIFICARE SUPPLEMENTARĂ EFECTUATĂ ÎN CONFORMITATE CU SECȚIUNEA A/19.3.7.2 DIN CODUL ISPS SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că în urma verificării suplimentare efectuate în conformitate cu secțiunea 19.3.7.2 din partea A din Codul ISPS s-a constatat că nava respectă dispozițiile pertinente din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS. Semnat: (Semnătura agentului autorizat) Locul: Data: (Stampila sau parafa autorității, după caz) VIZĂ DE PRELUNGIRE A CERTIFICATULUI, DACĂ ACESTA ESTE VALABIL O PERIOADĂ MAI MICĂ DE CINCI ANI, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.3 DIN CODUL ISPS Nava respectă dispozițiile pertinente din partea A din Codul ISPS, iar conform secțiunii 19.3.3 din partea A din Codul ISPS certificatul trebuie să fie acceptat ca valabil până la data de Semnat: (Semnătura agentului autorizat) Locul: Data: (Stampila sau parafa autorității, după caz) VIZĂ DE PRELUNGIRE A CERTIFICATULUI DUPĂ ÎNCHEIEREA VERIFICĂRII DE REÎNNOIRE ȘI ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.4 DIN CODUL ISPS Nava respectă dispozițiile pertinente din partea A din Codul ISPS, iar conform secțiunii 19.3.4 din partea A din Codul ISPS certificatul trebuie să fie acceptat ca valabil până la data de Semnat: (Semnătura agentului autorizat) Locul: Data: (Stampila sau parafa autorității, după caz)	(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized) Local Data Semnat (Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized) Local Data Semnat (Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized) Local Data Semnat Numele navei Name of the ship No certificatul de securitate a navei Ship security certificate number VERIFICAREA SUPPLEMENTARĂ ÎN CONFORMITATE CU SECȚIUNEA A/19.3.7.2 A CODULUI ISPS ADDITIONAL VERIFICATION IN ACCORDANCE WITH SECTION A/19.3.7.2 OF THE ISPS CODE PREZENTUL ACT ATESTĂ că, la verificarea suplimentară cerută prin secțiunea 19.3.7.2 din partea A din Codul ISPS, s-a constatat că nava îndeplinește prevederile relevante ale capitolului XI-2 din Convenție și ale părții A din Codul ISPS. THIS IS TO CERTIFY that an immediate verification required by section 19.3.7.2 of part A of ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code. Semnat	6	
--	---	---	--

6	7	8	9
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observații

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
APENDICELE 2	Name of the ship Ship security certificate number ATESTATĂ/AVIZ PENTRU EXTINDEREA VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI ÎNAINTE DE SOSIRILE ÎN PORTUL DE VERIFICARE ÎN CARE SE APLICĂ SECȚIUNEA A19.3.5 A CODULUI ISPS SAU PENTRU O PERIOADĂ DE GRAȚIE ÎN CARE SE APLICĂ SECȚIUNEA A19.3.6 A CODULUI ISPS. ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL THE PORT OF VERIFICATION WHERE SECTION A19.3.5 OF THE ISPS CODE APPLIES OR FOR A GRACE PERIOD WHERE SECTION A19.3.6 OF THE ISPS CODE APPLIES Arece: Certificat și fi acceptat, potrivit secțiunii 19.3.5/19.3.6 a Partii A din Codul ISPS, ca fiind valabil până la This certificate shall, in accordance with section 19.3.5/19.3.6 of part A of the ISPS Code be accepted as valid until Semnat Signed (Simularea persoanelor autorizate / Signature of the authorized person) Locul Place Scrieți sau stampila autorității după caz Date Scrieți sau stampila autorității după caz ATESTATĂ/AVIZ PENTRU PRELUNGIREA DATEI DE EXPIRARE, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ SECȚIUNEA A19.3.7.1 A CODULUI ISPS ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF EXPIRY DATE WHERE SECTION A19.3.7.1 OF THE ISPS CODE APPLIES În conformitate cu secțiunea 19.3.7.1 a părții A din Codul ISPS, noua dată de expirare* este: In accordance with section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code the new expiry* date is: Semnat Signed (Simularea persoanelor autorizate / Signature of the authorized person) Locul Place Scrieți sau stampila autorității după caz Date Scrieți sau stampila autorității după caz *Se va pune, după caz * Delete as appropriate. 8		

Model de certificat internațional provizoriu de securitate al navei CERTIFICAT INTERNAȚIONAL PROVIZORIU DE SECURITATE AL NAVEI (stampila oficială) (Statul) Certificat numărul Eliberat în conformitate cu dispozițiile CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS) Sub autoritatea guvernului (numele statului) de către (persoana sau organismul autorizat) Numele navei: Numărul sau literele distinctive: Portul de înmatriculare: Tipul navei: Tonajul brut: Numărul OMI: Numele și adresa companiei: • Numărul de identificare al companiei: • Prezentul certificat este eliberat după ce a fost eliberat alt certificat provizoriu? Da/Nu (?) În caz afirmativ, precizați data la care a fost eliberat primul certificat provizoriu SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că sunt respectate dispozițiile secțiunii A/19.4.2 din Codul ISPS. Prezentul certificat se eliberează în conformitate cu dispozițiile secțiunii A/19.4 din Codul ISPS. Prezentul certificat este valabil până la data de Eliberat la (local eliberării certificatului) La data de (data eliberării) (semnătura agentului autorizat corespunzător care eliberează certificatul) (Stampila sau parașa autorității emitente, după caz) _____ (*) Se elimină, după caz.*	*** În cazul completării acestei părți din certificat, data de expirare înscrisă pe fața certificatului va fi, de asemenea, amendată corespunzător *** In case of completion of this part of the Certificate, the expiry date shown on the front of the Certificate shall also be amended accordingly Annex nr. 7 <i>La Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și securității la bordul navelor maritime</i>  REPUBLICA MOLDOVA REPUBLIC OF MOLDOVA CERTIFICAT INTERNAȚIONAL PROVIZORIU DE SECURITATE A NAVEI INTERIM INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE No. Emis conform prevederilor CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS) sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova <i>Issued under the provision of the INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE) under the authority of the Government of the Republic of Moldova</i> Eliberat de către Agenția Navali a Republicii Moldova - <i>Issued by Naval Agency of the Republic of Moldova</i> navi: Numele Name of ship Număr de înregistrare sau litere distinctive: Distinctive number or letters Înmatriculare: Portul de Port of registry navi: Tipul Type of ship brut: Tonajul Gross tonnage IMO: Numărul IMO number companiei: Numele Name of the Company Adresa companiei și numărul de identificare: Address of the Company and identification number Acest certificat provizoriu este unul ulterioar, consecutiv? DA/NU* <i>Is this a subsequent consecutive Interim Certificate? Yes/No*</i> Dați DA, data emiterii certificatului provizoriu inițial <i>If Yes, date of issue of initial Interim Certificate</i> PRIN PREZENTA SE ATESTĂ că cerințele secțiunii A/19.4.2 a Codului ISPS au fost îndeplinite. 9	Compatibil Conform Codului ISPS	Conform art. 3 alin.(1) Reg. UE nr. 725/2004
--	--	---	---

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
			
ANEXA III „PARTEA B RECOMANDĂRI PRIVIND DISPOZIȚIILE CAPITOLULUI XI-2 DIN ANEXA LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚA VIEȚII PE	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
MARE DIN 1974, ASTFEL CUM A FOST MODIFICATĂ, PRECUM ȘI PARTEA A DIN PREZENTUL COD 1. INTRODUCERE Generalități 1.1 Preambulul la prezentul Cod indică faptul că în capitolul XI-2 și în partea A din prezentul Cod se instituie noul cadrul internațional de măsuri ce vizează consolidarea securității maritime, prin intermediul căruia navele și instalațiile portuare pot coopera pentru a detecta și contracara actele care amenință securitatea în sectorul transporturilor maritime. 1.2 Prezenta introducere descrie în mod concis procesele preconizate pentru stabilirea și punerea în aplicare ale măsurilor și aranjamentelor necesare garantării și menținerii conformității cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod și identifică elementele principale pentru care sunt recomandate măsuri. Aceste recomandări sunt enunțate la punctele 2-19. De asemenea, se specifică elementele esențiale care trebuie luate în considerare la aplicarea recomandărilor referitoare la nave și la instalațiile portuare. 1.3 Chiar dacă utilizatorul prezentului Cod este interesat exclusiv de nave, i se recomandă insistent să citească integral prezenta parte a Codului, în special alineatele privind instalațiile portuare. Același lucru este valabil și pentru cei care sunt interesați în principal de instalațiile portuare;			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
aceștia ar trebui să citească și punctele care conțin prevederi privind navele. 1.4 Recomandările prevăzute la punctele următoare se referă, în esență, la protecția navei atunci când aceasta se află într-o instalație portuară. Cu toate acestea, o navă poate reprezenta o amenințare pentru instalația portuară atunci când, de exemplu, o dată intrată în instalația portuară ar fi utilizată ca bază de lansare a unui atac. Atunci când preconizează măsurile de securitate care urmează a fi luate pentru a face față unor amenințări la adresa securității care își au originea pe navă, cei care efectuează evaluarea securității instalației portuare sau cei care pregătesc planul de securitate al instalației portuare ar trebui să ia în considerare adaptarea corespunzătoare a recomandărilor prevăzute la alineatele următoare. 1.5 Este necesar să se țină seama de faptul că nici o dispoziție a prezentei părți din Cod nu poate fi citită sau interpretată ca aducând atingere vreunei dispoziții din capitolul XI-2 sau din partea A din prezentul cod și că dispozițiile menționate anterior întotdeauna prevalează și au prioritate față de orice ambiguitate neintenționată care ar putea apărea din neatenție în această parte din Cod. Recomandările prevăzute în prezenta parte din Cod ar trebui întotdeauna citite, interpretate și aplicate astfel încât să fie compatibile cu scopurile, obiectivele și principiile consacrate în capitolul XI-2 și în partea A din prezentul Cod.			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Responsabilitățile guvernelor contractante 1.6 Guvernele contractante au, în conformitate cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod, diverse responsabilități, care includ în special următoarele: — stabilirea nivelului de securitate aplicabil; — aprobarea planului de securitate al navei și a modificărilor pertinente aduse unui plan aprobat anterior; — verificarea conformității navelor cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod și emiterea pentru nave a certificatului internațional de securitate al navelor; — stabilirea instalațiilor portuare amplasate pe teritoriul lor care trebuie să desemneze un agent de securitate al instalației portuare, care să fie responsabil cu pregătirea planului de securitate al instalației portuare; — asigurarea efectuării și aprobării evaluării securității instalației portuare și a oricărei modificări aduse unei evaluări aprobate anterior; — aprobarea planului de securitate al instalației portuare și a oricărei modificări aduse unui plan aprobat anterior; — exercitarea măsurilor referitoare la control și la respectarea dispozițiilor; — testarea planurilor aprobate; — comunicarea informațiilor către Organizația Maritimă Internațională și sectoarele maritim și portuar.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
1.7 Guvernele contractante pot desemna sau stabili, în cadrul guvernului, autorități însărcinate să execute, referitor la instalațiile portuare, sarcinile privind securitatea care le revin în conformitate cu capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și cu partea A din prezentul Cod și pot autoriza organisme de securitate recunoscute să îndeplinească anumite sarcini privind instalațiile portuare, însă decizia finală privind acceptarea și aprobarea acestor sarcini ar trebui luată de către guvernul contractant sau de către autoritatea desemnată. De asemenea, Administrațiile pot delega unor organisme de securitate recunoscute, în ceea ce privește navele, sarcini referitoare la securitate. Nu pot fi delegate unui organism de securitate recunoscut următoarele sarcini sau activități: — stabilirea nivelului de securitate aplicabil; — stabilirea instalațiilor portuare situate pe teritoriul unui guvern contractant care trebuie să desemneze un agent de securitate al instalației portuare și să pregătească un plan de securitate al instalației portuare; — aprobarea unei evaluări a securității instalației portuare sau a oricărei modificări ulterioare aduse unei evaluări aprobate anterior; — aprobarea unui plan de securitate al instalației portuare sau a oricărei modificări ulterioare aduse unui plan aprobat anterior; — exercitarea măsurilor referitoare la control și la respectarea dispozițiilor;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
— stabilirea cerințelor aplicabile unei declarații de securitate.			
Stabilirea nivelului de securitate 1.8 Guvernele contractante au responsabilitatea de a stabili nivelul de securitate aplicabil în orice moment atât navelor, cât și instalațiilor portuare. În partea A din prezentul cod sunt definite trei niveluri de securitate utilizate la nivel internațional, și anume: — nivelul de securitate 1, normal: nivelul la care navele și instalațiile portuare funcționează normal; — nivelul de securitate 2, ridicat: nivelul care se aplică atât timp cât există un risc mare de incident de securitate; — nivelul de securitate 3, excepțional: nivelul care se aplică pe perioada în care riscul de incident de securitate este probabil sau iminent.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Compania și nava 1.9. Orice companie care exploatează nave cărora li se aplică dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod trebuie să desemneze un agent de securitate al companiei pentru companie și un agent de securitate al navei pentru fiecare navă. Sarcinile și responsabilitățile acestor agenți, formarea profesională pe care trebuie să o aibă, precum și cerințele aplicabile exercițiilor și antrenamentelor sunt definite în partea A din prezentul Cod.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
1.10 Responsabilitățile agentului de securitate al companiei includ, pe scurt, între altele, asigurarea faptului că evaluarea securității navei este efectuată corespunzător, asigurarea faptului că a fost pregătit și supus spre aprobare Administrației sau în numele administrației un plan de securitate al navei și că acesta este apoi amplasat la bordul navei care face obiectul părții A din prezentul Cod și pentru care această persoană a fost desemnată agent de securitate al companiei.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
1.11 Planul de securitate al navei ar trebui să indice măsurile de securitate operaționale și fizice pe care nava însăși ar trebui să le ia pentru a se asigura că în orice moment funcționează la nivelul de securitate 1. Planul ar trebui să cuprindă și măsurile de securitate suplimentare sau sporite pe care le poate lua chiar nava pentru a trece și a funcționa la nivelul de securitate 2, în cazul în care primește instrucțiuni în acest sens. În afară de aceasta, planul ar trebui să indice și măsurile de pregătire posibile pe care nava ar putea să le ia pentru a se conforma prompt instrucțiunilor pe care le poate primi de la cei care sunt însărcinați să răspundă la un incident sau la o amenințare reprezentată de un posibil incident de securitate la nivelul de securitate 3.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
1.12 Navele cărora li se aplică cerințele capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod trebuie să aibă un plan de securitate aprobat de către Administrație sau în numele acesteia și să fie exploatate în conformitate cu acest plan. Agentul de securitate al companiei și agentul de securitate al	138. Navele cărora li se aplică cerințele Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS și ale Părții A a Codului ISPS și prezentul regulament, trebuie să dețină un plan de securitate al navei aprobat de către Agenția Navală sau, după caz, în	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
navei ar trebui să se asigure că planul are un caracter permanent și că este eficient și, în special, că se efectuează audituri interne ale acestuia. Orice modificare adusă unui element oarecare dintr-un plan aprobat, care Administrația a decis că ar trebui aprobat, trebuie să facă obiectul unei reexaminări și unei noi aprobări înainte de a fi încorporat în planul aprobat și înainte de punerea sa în aplicare de către navă.	numele acesteia de către o organizație recunoscută, și să fie exploatate în conformitate cu acest plan. 139. Agentul de securitate al companiei și agentul de securitate al navei se asigură de caracterul permanent și de eficiența planului de securitate al navei. 140. În vederea menținerii eficienței planului de securitate al navei, agentul de securitate al companiei și agentul de securitate al navei asigură efectuarea auditurilor interne ale acestuia. 141. Orice modificare adusă unui element al planului de securitate al navei aprobat, pentru care Agenția Navală a stabilit necesitatea aprobării prealabile, se supune reexaminării și aprobării înainte de includerea acesteia în planul aprobat și înainte de punerea sa în aplicare la bordul navei.		
1.13 Nava trebuie să aibă la bord un certificat internațional de securitate al navei care să indice că nava îndeplinește toate cerințele capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod. Partea A din prezentul Cod conține dispoziții cu privire la verificarea conformității navei cu aceste cerințe și cu privire la eliberarea certificatului pe baza verificării inițiale, de reînnoire și intermediare.			
1.14 În cazul în care o navă se află într-un port sau se îndreaptă spre un port al unui guvern contractant, acesta are dreptul, în conformitate cu dispozițiile regulii XI-2/9, să	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
exercite, cu privire la această navă, diverse măsuri referitoare la control și la respectarea dispozițiilor. Nava este supusă inspecțiilor prevăzute în cadrul controlului navelor de către statul de port, dar aceste inspecții nu ar trebui să includă în mod normal examinarea planului de securitate propriu-zis, cu excepția unor anumite situații. Nava poate de asemenea face obiectul unor măsuri de control suplimentare, în cazul în care guvernul contractant care exercită măsurile referitoare la control și la respectarea dispozițiilor are motive să creadă că securitatea navei sau cea a instalațiilor portuare pe care le-a deservit a fost compromisă.		Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
1.15 Nava trebuie, de asemenea, să aibă la bord informații care pot fi puse la dispoziția guvernelor contractante, la cerere, care să indice cine este responsabil cu angajarea personalului navei și cine are puterea decizională privind diferite aspecte referitoare la utilizarea navei.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Instalația portuară 1.16 Fiecare guvern contractant trebuie să asigure realizarea unei evaluări a securității pentru fiecare instalație portuară situată pe teritoriul său care furnizează servicii navelor care efectuează călătorii internaționale. Această evaluare poate fi făcută de guvernul contractant, de o autoritate desemnată sau de un organism de securitate recunoscut. Evaluarea	72. Pentru fiecare instalație portuară situată pe teritoriul Republicii Moldova care furnizează servicii navelor ce efectuează voiaje internaționale se asigură efectuarea unei evaluări a securității instalației portuare. 73. Evaluarea securității instalației portuare constituie un element esențial și parte integrantă a	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
securității instalației portuare, o dată efectuată, trebuie să fie aprobată de către guvernul contractant sau de către autoritatea desemnată în cauză, care poate delega această responsabilitate. Evaluarea securității instalației portuare ar trebui revizuită periodic.	procesului de elaborare, revizuire și actualizare a planului de securitate al instalației portuare. 74. Evaluarea securității instalației portuare se efectuează de către Agenția Navală sau, după caz, de către o organizație de securitate recunoscută, delegată în condițiile stabilite de prezentul regulament. 75. În cazul în care evaluarea securității instalației portuare este efectuată de către o organizație de securitate recunoscută, Agenția Navală examinează și aprobă evaluarea, în vederea confirmării conformității acesteia cu cerințele prezentului regulament, în termen de 15 zile calendaristice. 76. Aprobarea evaluării securității instalației portuare poate fi exercitată, după caz, prin delegare, în condițiile stabilite de prezentul regulament. 78. Evaluarea securității instalației portuare se revizuieste și se actualizează periodic, ținând seama de evoluția nivelului de amenințare și de modificările aduse instalației portuare, și se revizuieste în mod obligatoriu ori de câte ori intervin modificări semnificative ale instalației portuare.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
1.17 Evaluarea securității instalației portuare este, în esență, o analiză de risc a tuturor aspectelor privind operarea unei instalații portuare în scopul identificării părții sau părților care este cel mai probabil să fie și/sau riscă cel mai mult să fie ținta unui atac. Riscul pentru securitate este în funcție de amenințarea unui atac, adăugată la vulnerabilitatea țintei, și de consecințele unui atac. Evaluarea trebuie să cuprindă următoarele componente: — determinarea amenințării percepute pentru instalațiile și infrastructurile portuare; — identificarea punctelor vulnerabile potențiale; — calcularea consecințelor incidentelor. La terminarea analizei, va fi posibil să se efectueze o evaluare globală a nivelului riscului. Evaluarea securității instalației portuare va permite identificarea instalațiilor portuare care trebuie să desemneze un agent de securitate al instalației portuare și să pregătească un plan de securitate al instalației portuare.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
1.18 Instalațiile portuare care trebuie să îndeplinească cerințele din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod trebuie să desemneze un agent de securitate al instalației portuare. Sarcinile și responsabilitățile acestor agenți, formarea pe care trebuie să o aibă, precum și cerințele aplicabile exercițiilor și antrenamentelor sunt definite în partea A din prezentul Cod.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
1.19 Planul de securitate al instalației portuare ar trebui să indice măsurile de securitate operaționale și fizice pe care instalația portuară ar trebui să le ia pentru a se asigura că în orice moment funcționează la nivelul de securitate 1. Planul ar trebui să cuprindă și măsurile de securitate suplimentare sau sporite pe care le poate adopta instalația portuară pentru a trece și a funcționa la nivelul de securitate 2, în cazul în care primește instrucțiuni în acest sens. În afară de aceasta, planul ar trebui să indice și măsurile de pregătire posibile pe care instalația portuară ar putea să le ia pentru a se conforma prompt instrucțiunilor pe care le poate primi de la cei care sunt însărcinați să răspundă la un incident sau la o amenințare reprezentată de un posibil incident de securitate la nivelul de securitate 3	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
1.20 Instalațiile portuare care trebuie să îndeplinească cerințele din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod trebuie să aibă un plan de securitate aprobat de către guvernul contractant sau de către autoritatea desemnată în cauză și trebuie operate în conformitate cu acest plan. Agentul de securitate al companiei ar trebui să aplice dispozițiile acestui plan și să se asigure că planul are un caracter permanent și că este eficient și, în special, că se efectuează audituri interne. Orice modificare adusă unui element oarecare dintr-un plan aprobat care guvernul contractant sau autoritatea desemnată în cauză a decis că ar trebui aprobat trebuie să facă obiectul unei reexaminări și a unei noi aprobări înainte de a fi inclus în planul aprobat și înainte de punerea sa în aplicare în	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
instalația portuară. Evaluarea securității instalației portuare efectuată pentru instalația portuară sau pe baza căreia a fost elaborat planul trebuie revizuită în mod regulat. Toate aceste activități pot duce la necesitatea operării de modificări ale planului aprobat. Orice modificare la anumite elemente dintr-un plan aprobat trebuie supusă aprobării guvernului contractant sau a autorității desemnate în cauză.			
1.21 Navele care utilizează instalații portuare pot fi supuse inspecțiilor prevăzute în cadrul controlului navelor de către statul de port și pot face obiectul unor măsuri de control suplimentare indicate în regula XI-2/9. Autoritățile pertinente pot solicita să le fie furnizate informații privind nava, încărcătura acesteia, pasagerii și personalul navei înainte de intrarea navei în port. Pot exista situații în care se poate refuza intrarea în port.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Informare și comunicare 1.22 Capitolul XI-2 și partea A din prezentul Cod dispun că guvernele contractante trebuie să furnizeze anumite informații Organizației Maritime Internaționale și că aceste informații trebuie să fie difuzate pentru a garanta o comunicare eficientă între guvernele contractante și între agenții de securitate ai companiei/ai navei și agenții de securitate ai instalației portuare.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
2. DEFINIȚII 2.1 Nu este prevăzută nici o recomandare cu privire la definițiile specificate în capitolul XI-2 sau în partea A din prezentul Cod. 2.2 În sensul prezentei părți din cod: .1 «secțiune» înseamnă o secțiune din partea A din Cod și este indicată ca «secțiunea A/<urmată de numărul secțiunii>»; .2 «punct» înseamnă un punct din partea A din Cod și este indicat ca «punctul <urmat de numărul punctului>»; .3 expresia «guvern contractant», atunci când este utilizată la punctele 14 - 18, înseamnă «guvernul contractant pe teritoriul căruia este situată instalația portuară» și cuprinde o trimitere la «autoritatea desemnată».	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
3. APLICARE Generalități 3.1 Recomandările prevăzute în această parte din Cod ar trebui luate în considerare la punerea în aplicare a cerințelor din capitolul XI-2 și a părții A din prezentul Cod. 3.2 Cu toate acestea, ar trebui recunoscut că măsura în care se vor aplica recomandările privind navele va depinde de tipul navei, de încărcătura sa și de pasagerii săi, de serviciul	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
comercial pe care îl asigură și de caracteristicile instalațiilor portuare vizitate de navă. 3.3 În mod similar, referitor la recomandările privind instalațiile portuare, măsura în care se vor aplica recomandările privind navele va depinde de instalațiile portuare, de tipul navelor care utilizează instalația portuară, de tipurile de încărcătură și/sau de pasageri și de serviciul comercial pe care îl asigură navele care intră în instalația portuară. 3.4 Dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod nu sunt prevăzute pentru a fi aplicate instalațiilor portuare concepute și utilizate în esență în scopuri militare.			
4. RESPONSABILITĂȚILE GUVERNELOR CONTRACTANTE Securitatea evaluărilor și a planurilor 4.1 Guvernele contractante ar trebui să se asigure că se aplică măsuri adecvate pentru a evita ca orice informație sensibilă referitoare la securitate care este legată de evaluarea securității navei, de planul de securitate al navei, de evaluarea securității instalației portuare, de planul de securitate al instalației portuare, precum și de anumite evaluări sau planuri să fie dezvăluită în mod neautorizat sau pentru a preveni orice acces neautorizat la această informație	288. Informațiile privind evaluările de securitate, planurile de securitate, măsurile de securitate aplicabile, vulnerabilitățile identificate, rezultatele controalelor și inspecțiilor, precum și orice alte informații a căror divulgare poate afecta securitatea maritimă sau portuară nu pot fi divulgate, diseminate sau puse la dispoziția altor persoane decât în condițiile prevăzute de lege și numai în măsura necesară exercitării atribuțiilor de serviciu, exclusiv persoanelor autorizate potrivit competențelor legale. 289. Autoritățile și entitățile implicate în aplicarea prezentului regulament au obligația să adopte măsurile necesare pentru a preveni divulgarea neautorizată a informațiilor sensibile	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	privind securitatea și accesul neautorizat la acestea. 289. Autoritățile și entitățile implicate în aplicarea prezentului regulament au obligația să adopte măsurile necesare pentru a preveni divulgarea neautorizată a informațiilor sensibile privind securitatea și accesul neautorizat la acestea. 290. Personalul și inspectorii însărcinați cu efectuarea controalelor, verificărilor, inspecțiilor sau altor activități în domeniul securității maritime și portuare, precum și cu gestionarea informațiilor confidențiale în sensul prezentului Regulament, trebuie să îndeplinească cerințele de integritate, confidențialitate și, după caz, de acces la informații sensibile sau clasificate, potrivit legislației naționale aplicabile.		
Autoritățile desemnate 4.2 Guvernele contractante pot identifica, în cadrul guvernului, o autoritate desemnată să îndeplinească sarcinile privind securitatea care le revin, astfel cum sunt acestea enumerate în capitolul XI-2 sau în partea A din prezentul Cod.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Organisme de securitate recunoscute 4.3 Guvernele contractante pot autoriza un organism de securitate recunoscut (RSO) să efectueze anumite activități privind securitatea, inclusiv: .1 să aprobe planurile de securitate ale navei sau modificările aduse acestora, în numele Administrației; .2 să verifice și să certifice faptul că navele îndeplinesc cerințele din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod în numele Administrației; .3 să efectueze evaluările securității instalației portuare cerute de către guvernul contractant.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
4.4 RSO poate de asemenea oferi consultanță companiilor sau instalațiilor portuare sau poate oferi asistență privind aspecte legate de securitate, inclusiv privind evaluările securității navei, planurile de securitate ale navei, evaluări ale securității instalației portuare și planurile de securitate ale instalației portuare. De asemenea, le poate ajuta să elaboreze un astfel de plan sau o astfel de evaluare. Un RSO care a contribuit la elaborarea unei evaluări a securității navei sau a unui plan de securitate al navei nu ar trebui să fie autorizat să aprobe acest plan.	55. O organizație de securitate recunoscută poate acorda companiilor de nave și administrațiilor portuare, operatorilor instalațiilor portuare consultanță sau asistență privind aspectele de securitate, inclusiv în ceea ce privește evaluarea securității navei, planul de securitate al navei, evaluarea securității portului și a instalației portuare, precum și planul de securitate al portului și al instalației portuare. 56. Organizația de securitate recunoscută poate acorda asistență la elaborarea evaluărilor și planurilor de securitate prevăzute de prezentul regulament. 57. Organizația de securitate recunoscută care a participat la elaborarea evaluării securității navei	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

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

	sau a planului de securitate al navei nu poate fi delegată să aprobe planul respectiv.		
4.5 Atunci când autorizează un RSO să acționeze în numele lor, guvernele contractante ar trebui să ia în considerare competența acestui organism. RSO ar trebui să poată demonstra: .1 că are competențele necesare în domeniile pertinente ale securității; .2 cunoașterea suficientă a operațiunilor navelor și porturilor, în special a proiectării și construcției navelor, în cazul în care furnizează servicii pentru nave, și a proiectării și construcției portului, în cazul în care furnizează servicii pentru instalațiile portuare; .3 că este capabilă să evalueze riscurile la adresa securității care ar putea apărea în timpul operării navei și a instalației portuare, inclusiv interfața navă/port, și să stabilească modalitatea de a limita la maxim aceste riscuri; .4 că poate menține și îmbunătăți expertiza personalului său; .5 că poate asigura faptul ca personalul său să fie mereu demn de încredere; .6 că poate menține măsuri adecvate pentru a evita dezvoltarea neautorizată a oricărei informații privind securitatea sau accesul neautorizat la o astfel de informație; .7 cunoașterea cerințelor din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod, precum și normele de securitate din legislația națională și internațională pertinentă;	Anexa nr.4 1. O organizație de securitate recunoscută trebuie să poată demonstra: 1.1. că are competențele necesare în domeniile pertinente ale securității; 1.2. cunoașterea suficientă a operațiunilor navelor, instalațiilor portuare și porturilor, în special a proiectării și construcției navelor, în cazul în care furnizează servicii pentru nave, și a proiectării și construcției portului și instalațiilor portuare, în cazul în care furnizează servicii pentru instalațiile portuare; 1.3. că este capabilă să evalueze riscurile la adresa securității care ar putea apărea în timpul operării navei, porturilor și a instalației portuare, inclusiv interfața navă/port, și să stabilească modalitatea de a limita la maxim aceste riscuri; 1.4. că poate menține și îmbunătăți expertiza personalului său; 1.5. că poate asigura faptul ca personalul său să fie mereu demn de încredere; 1.6. că poate menține măsuri adecvate pentru a evita dezvoltarea neautorizată a oricărei informații privind securitatea sau accesul neautorizat la o astfel de informație;	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.8 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și diversele forme pe care le îmbracă; .9 că are cunoștințe în materie de detectare și de identificare a armelor și a substanțelor și dispozitivelor periculoase; .10 că are cunoștințe în materie de identificare, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentului persoanelor care riscă să amenințe securitatea; .11 că are cunoștințe privind tehnicile folosite pentru a contracara măsurile de securitate; .12 că are cunoștințe privind echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere și limitele de utilizare ale acestora. Atunci când delegă sarcini specifice către un RSO, guvernele contractante, inclusiv Administrațiile, ar trebui să se asigure că RSO în cauză are competențele necesare îndeplinirii acestor sarcini.	1.7. cunoașterea cerințelor din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod, precum și normele de securitate din legislația națională și internațională pertinentă; 1.8. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și diversele forme pe care le îmbracă; 1.9. că are cunoștințe în materie de detectare și de identificare a armelor și a substanțelor și dispozitivelor periculoase; 1.10. că are cunoștințe în materie de identificare, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentului persoanelor care riscă să amenințe securitatea; 1.11. că are cunoștințe privind tehnicile folosite pentru a contracara măsurile de securitate; 1.12. că are cunoștințe privind echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere și limitele de utilizare ale acestora.		
4.6 Un organism recunoscut, astfel cum este acesta definit la regula I/6 și care îndeplinește cerințele din regula XI-1/1, poate fi desemnat ca RSO cu condiția să aibă cunoștințele necesare în materie de securitate care sunt enumerate la punctul 4.5.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
4.7 O autoritate portuară sau operatorul unei instalații portuare poate fi desemnat ca RSO cu condiția să aibă cunoștințele necesare în materie de securitate care sunt enumerate la punctul 4.5.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Stabilirea nivelului de securitate 4.8 La stabilirea nivelului de securitate, guvernele contractante ar trebui să ia în considerare informațiile privind amenințările generale și specifice. Guvernele contractante ar trebui să stabilească nivelul de securitate care se aplică navelor sau instalațiilor portuare la unul dintre următoarele trei niveluri: — nivelul de securitate 1, normal: nivelul la care nava sau instalația portuară funcționează normal; — nivelul de securitate 2, ridicat: nivelul care se aplică atât timp cât există un risc mare de incident de securitate; — nivelul de securitate 3, excepțional: nivelul care se aplică pe perioada cât riscul de incident de securitate este probabil sau iminent.	48. La stabilirea nivelului de securitate, Agenția Navală ia în considerare informațiile privind amenințările generale și specifice. Se stabilesc trei niveluri de securitate, așa cum sunt definite în capitolul XI-2 din anexa la Convenția SOLAS și partea A din Codul ISPS: 48.1. nivelul de securitate 1 – nivelul la care sunt menținute permanent măsuri de securitate minime; 48.2. nivelul de securitate 2 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate corespunzătoare suplimentare pe o perioadă de timp ca urmare a creșterii riscului de producere a unui atentat la adresa securității; 48.3. nivelul de securitate 3 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate specifice suplimentare pe o perioadă de timp limitată, în cazul în care este probabil sau iminent un atentat la adresa securității, chiar dacă nu este posibil să se identifice ținta exactă.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
4.9 Stabilirea nivelului de securitate 3 ar trebui să fie o măsură excepțională care să se aplice numai în cazul în care există informații credibile că un incident de securitate este probabil sau iminent. Nivelul de securitate 3 ar trebui stabilit numai pe perioada existenței amenințării la adresa securității identificate sau a unui incident de securitate propriu-zis. Deși se poate trece de la nivelul de securitate 1 la nivelul de securitate 2, apoi la nivelul de securitate 3, este posibil și să se facă trecerea direct de la nivelul de securitate 1 la nivelul de securitate 3.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
4.10 Comandantul navei este cel care este responsabil în ultimă instanță de securitatea și siguranța navei. Chiar și la nivelul de securitate 3 comandantul le poate cere celor care sunt însărcinați să răspundă în cazul apariției unui incident de securitate sau a unei amenințări de incident de securitate să precizeze sau să modifice instrucțiunile pe care le-au dat, în cazul în care are motive să creadă că respectând una dintre aceste instrucțiuni riscă să compromită securitatea navei.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
4.11 Agentul de securitate al companiei (CSO) sau agentul de securitate al navei (SSO) ar trebui să intre în legătură cât mai repede posibil cu agentul de securitate al instalației portuare (PFSO) desemnat să îndeplinească această funcție în cadrul instalației portuare în care nava intenționează să intre pentru a-l întreba care este nivelul de securitate aplicabil navei în cauză în această instalație portuară. După stabilirea contactului cu o navă, PFSO ar trebui să informeze nava cu privire la orice modificare care poate interveni	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
ulterior cu privire la nivelul de securitate al instalației portuare și ar trebui să furnizeze navei toate informațiile pertinente privind securitatea.			
4.12 Deși în unele cazuri o navă poate fi exploatată la un nivel de securitate superior celui al instalației portuare în care intră, nu este permis ca o navă să aibă un nivel de securitate inferior celui al instalației portuare pe care o vizitează. În cazul în care o navă are un nivel de securitate mai mare decât al instalației portuare pe care intenționează să o viziteze, CSO sau SSO ar trebui să notifice de îndată PFSO. Acesta ar trebui să întreprindă o evaluare a situației respective de comun acord cu CSO sau SSO și să cadă de acord asupra măsurilor de securitate corespunzătoare pentru navă, care pot include elaborarea și semnarea unei declarații de securitate.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
4.13 Guvernele contractante ar trebui să analizeze mijloacele care ar permite transmiterea rapidă a informațiilor privind modificarea nivelului de securitate. Administrațiile ar putea dori să utilizeze mesajele NAVTEX sau anunțurile adresate marinarilor pentru a notifica CSO sau SSO cu privire la schimbarea nivelului de securitate al navei. Ar putea dori să utilizeze alte metode de comunicare care asigură o viteză și o acoperire echivalente sau mai bune. Guvernele contractante ar trebui să stabilească o modalitate de notificare a agentului de securitate al instalației portuare cu privire la schimbările intervenite în privința nivelului de securitate. În cazul în care nivelul de securitate nu este considerat o informație strict confidențială, informațiile	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
inițiale privind amenințarea pot fi extrem de sensibile. Guvernele contractante ar trebui să dea dovadă de prudență în ceea ce privește tipul și detaliile informațiilor pe care le transmit și metoda prin care acestea sunt transmise către SSO, CSO și PFSO.			

Puncte de contact și informații privind planurile de securitate ale instalațiilor portuare 4.14. Faptul că o instalație portuară are un PFSO trebuie comunicat Organizației și această informație trebuie comunicată și agenților de securitate ai companiei și ai navei. Nu trebuie făcută publică nici o altă informație privind PFSO, cu excepția faptului că există. Guvernele contractante ar trebui să ia în considerare stabilirea de puncte de contact fie centrale, fie regionale sau altă modalitate care să permită furnizarea de informații actualizate privind locurile în care există PFSP, precum și datele de contact ale PFSO pertinent. Informațiile cu privire la existența acestor puncte de contact ar trebui făcute publice. Aceste puncte de contact ar putea de asemenea furniza informații cu privire la organismele de securitate recunoscute desemnate să acționeze în numele guvernului contractant, împreună cu detalii privind responsabilitățile specifice și condițiile abilitării acestora. 4.15 În cazul în care un port nu are un plan de securitate al instalației portuare (și, în consecință, nici PFSO), punctul de contact central sau regional ar trebui să fie în măsură să indice care este persoana de la țărm care are calificările necesare pentru a organiza punerea în aplicare a măsurilor de securitate adecvate, după caz, pe durata vizitei navei. 4.16 Guvernele contractante ar trebui să furnizeze și datele de contact ale funcționarilor guvernamentali cărora un SSO, un CSO sau un PFSO să le poată raporta motivele lor de îngrijorare privind securitatea. Acești funcționari guvernamentali ar trebui să evalueze rapoartele în cauză înainte de a lua măsurile adecvate. Motivele de îngrijorare semnalate pot avea legătură cu măsurile de securitate care intră sub jurisdicția unui alt guvern contractant. În astfel de	124. Agenția Navală asigură evidența instalațiilor portuare pentru care a fost desemnat un agent de securitate al instalației portuare și comunică această informație OMI și persoanelor interesate, inclusiv agenților de securitate ai companiei și ai navei, în condițiile stabilite de prezentul regulament. 125. Cu excepția informației privind existența unui agent de securitate al instalației portuare și a datelor de contact necesare pentru exercitarea atribuțiilor sale, alte informații referitoare la acesta nu pot fi făcute publice decât în condițiile legii și în măsura necesară. 126. Agenția Navală poate institui puncte de contact centrale ori regionale sau alte mecanisme echivalente pentru furnizarea informațiilor actualizate privind: 126.1. instalațiile portuare pentru care există planuri de securitate aprobate; 126.2. datele de contact ale agenților de securitate ai instalațiilor portuare; 126.3. organizațiile de securitate recunoscute desemnate să acționeze în numele autorităților competente, precum și responsabilitățile și limitele mandatului acestora. 127. Informațiile privind existența punctelor de contact prevăzute în pct. 126 și datele necesare pentru contactarea acestora se fac publice în condițiile stabilite de Agenția Navală. 128. În cazul în care o instalație portuară nu dispune de un plan de securitate al instalației portuare, punctul de contact central sau regional	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004
--	--	--------------------------	---

cazuri, funcționarii guvernelor contractante ar trebui să ia în considerare contactarea omologilor lor din celălalt guvern contractant pentru a stabili dacă este necesar să se ia măsuri de remediere. În acest sens, datele de contact ale funcționarilor guvernamentali ar trebui comunicate Organizației Maritime Internaționale.	ori alt mecanism desemnat de Agenția Navală indică persoana de la țărm care deține calificările necesare pentru organizarea aplicării măsurilor de securitate corespunzătoare pe durata escalei navei, după caz. 129. Agenția Navală asigură disponibilitatea datelor de contact ale funcționarilor competenți cărora agentul de securitate al navei, agentul de securitate al companiei sau agentul de securitate al instalației portuare le pot raporta motivele de îngrijorare privind securitatea. 130. Funcționarii competenți din cadrul Agenției Navale prevăzuți în pct. 100 examinează informațiile comunicate și dispun, după caz, măsurile necesare. 131. În cazul în care motivele de îngrijorare privind securitatea vizează măsuri aflate și sub jurisdicția altui stat, Agenția Navală poate coopera cu autoritățile omoloage ale statului respectiv, în vederea examinării situației și a stabilirii măsurilor corespunzătoare. 132. Agenția Navală comunică OMI informațiile relevante privind punctele de contact și funcționarii competenți, în conformitate cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova.		
--	--	--	--

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
4.17 Guvernele contractante ar trebui de asemenea să comunice informațiile prevăzute la punctele 4.14 - 4.16 altor guverne contractante care fac o solicitare în acest sens.			
Documente de identificare 4.18. Guvernele contractante sunt încurajate să emită documente de identificare adecvate funcționarilor guvernamentali abilitați să urce la bordul navelor sau să intre în instalațiile portuare în vederea îndeplinirii sarcinilor oficiale care le revin și să pună în aplicare unele proceduri care să permită verificarea autenticității documentelor în cauză.	329. Autoritățile competente cu atribuții de control la frontieră și Agenția Navală asigură emiterea documentelor de legitimare corespunzătoare pentru funcționarii abilitați să urce la bordul navelor sau să intre în instalațiile portuare în vederea exercitării atribuțiilor conform competențelor. Acestea stabilesc și aplică proceduri pentru verificarea autenticității documentelor de legitimare. 330. Administrațiile portuare și operatorii instalațiilor portuare sunt obligate să permită accesul funcționarilor prevăzuți în pct. 329 în vederea exercitării atribuțiilor conform competențelor în baza legitimațiilor acestora. Împiedicarea, restrângerea sau obstrucționarea nejustificată a accesului funcționarilor, atrage răspunderea în condițiile legii.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004
Platforme fixe și plutitoare și unități mobile de foraj amplasate în larg 4.19 Guvernele contractante ar trebui să ia în considerare aplicarea de măsuri de securitate adecvate aplicabile platformelor fixe și plutitoare și unităților mobile de foraj amplasate în larg în staționare pentru a permite interacțiunea	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
cu navele care trebuie să respecte dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod.		obligatoriu spre aplicare directă.	
Nave care nu sunt obligate să respecte partea A din prezentul Cod 4.20 Guvernele contractante ar trebui să ia în considerare aplicarea de măsuri de securitate adecvate pentru întărirea securității navelor cărora nu li se aplică dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod și să se asigure că toate dispozițiile în materie de securitate care sunt aplicabile navelor în cauză permit interacțiunea cu nave cărora li se aplică partea A din prezentul Cod.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă. Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Amenințări la adresa navelor și alte incidente în larg 4.21 Guvernele contractante ar trebui să furnizeze indicații generale privind măsurile considerate adecvate pentru a reduce riscurile la adresa securității navelor care navighează sub pavilionul lor atunci când sunt în larg. Ele ar trebui să furnizeze recomandări specifice privind măsurile care trebuie luate în conformitate cu nivelurile de securitate 1 - 3, în cazul: .1 unei schimbări a nivelului de securitate aplicabil navei atunci când este în larg, de exemplu din cauza zonei geografice în care este exploatată sau din motive aferente navei propriu-zise;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.2 unui incident de securitate sau al unei amenințări de incident de securitate care afectează nava atunci când aceasta se află în larg. Guvernele contractante ar trebui să stabilească metodele și procedurile optime în acest sens. În cazul unui atac iminent, nava ar trebui să încerce să stabilească o comunicare directă cu persoanele din statul de pavilion însărcinate să răspundă la incidente de securitate.			
4.22 Guvernele contractante ar trebui de asemenea să stabilească un punct de contact care să ofere consiliere privind securitatea oricărei nave: .1 care este autorizată să arboreze pavilionul lor; .2 care operează în apele lor teritoriale sau care și-au comunicat intenția de a intra în apele lor teritoriale.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
4.23 Guvernele contractante ar trebui să ofere consiliere navelor care operează în apele lor teritoriale sau care și-au comunicat intenția de a intra în apele lor teritoriale, în special cu privire la: .1 modificarea cursului prevăzut sau întârzierea navigării pe acesta; .2 navigarea pe un curs anume sau ajungerea într-un loc anume; .3 disponibilitatea personalului sau a echipamentului care ar putea fi amplasat la bordul navei;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.4 coordonarea trecerii, a intrării în port sau a plecării din port, pentru a permite escortarea de către un vehicul de patrulare sau de către un avion (cu aripă fixă sau elicopter). Guvernele contractante ar trebui să le reamintească navelor care operează în apele lor teritoriale sau care și-au comunicat intenția de a intra în apele lor teritoriale de zonele în care accesul este restricționat temporar.			
4.24 Guvernele contractante ar trebui să recomande navelor care operează în apele lor teritoriale sau care și-au comunicat intenția de a intra în apele lor teritoriale să pună în aplicare prompt, în vederea protejării navei și a altor nave aflate în vecinătate, orice măsură de securitate pe care guvernul contractant ar fi putut s-o recomande.	262. Agenția Navală poate recomanda navelor care operează în apele naționale sau care și-au comunicat intenția de a intra în porturile Republicii Moldova sau din vecinătate, să pună în aplicare cu promptitudine orice măsuri de securitate recomandate, în vederea protecției navei respective și a altor nave aflate în vecinătate în cazul unor informații privind riscuri de securitate.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004
4.25 Planurile elaborate de către guvernele contractante în scopurile indicate la punctul 4.22 ar trebui să includă informații privind un punct de contact adecvat, disponibil 24 de ore din 24, în cadrul guvernului contractant, inclusiv al Administrației. Aceste planuri ar trebui să includă și informații cu privire la circumstanțele în care Administrația estimează că ar trebui solicitată asistență statelor costiere vecine, precum și o procedură de stabilire a contactului dintre agenții de securitate ai instalațiilor portuare și agenții de securitate ai navelor.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Acorduri alternative în materie de securitate 4.26. Atunci când stabilesc modul de punere în aplicare a capitolului XI-2 și a părții A din prezentul Cod, guvernele contractante pot încheia unul sau mai multe acorduri cu unul sau mai multe guverne contractante. Domeniul de aplicare al unui acord se limitează la călătorii internaționale scurte pe rute fixe între instalațiile portuare situate pe teritoriul părților acordului. La încheierea unui acord și în urma încheierii acestuia, guvernele contractante ar trebui să consulte celelalte guverne contractante și Administrații interesate de efectele acordului. Navele care navighează sub pavilionul unui stat care nu este parte la un acord ar trebui să fie lăsate să opereze numai pe rutele fixe prevăzute în acord, în cazul în care Administrația acestora decide că nava ar trebui să respecte dispozițiile acordului și îi cere navei să le respecte. Un asemenea acord nu poate, sub nici o formă, compromite nivelul de securitate al altor nave și instalații portuare care nu sunt prevăzute în acord și, în special, nici una dintre navele care fac obiectul acordului nu poate desfășura activități între nave cu nave care nu fac obiectul acordului. Orice activitate de interfață întreprinsă de navele care fac obiectul acordului ar trebui de asemenea să facă obiectul acestui acord. Aplicarea fiecărui acord trebuie urmărită în permanență și modificată dacă este necesar și, în oricare dintre cazuri, acordul ar trebui revizuit din cinci în cinci ani.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Aranjamente echivalente pentru instalațiile portuare 4.27 Pentru anumite instalații portuare specifice cu operațiuni limitate sau speciale, dar în care traficul este ocazional, ar putea fi adecvat să se asigure respectarea dispozițiilor prin intermediul unor măsuri de securitate echivalente celor prescrise în capitolul XI-2 și în partea A din prezentul Cod. Această prevedere poate fi valabilă în special în cazul terminalelor care deservesc fabrici sau chei de-a lungul cărora operațiunile nu sunt frecvente.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Numărul membrilor echipajului 4.28 Atunci când stabilește numărul minim al membrilor echipajului care să asigure securitatea navei, Administrația ar trebui să țină seama de faptul că dispozițiile privind numărul minim de membri ai echipajului care asigură securitatea, care face obiectul regulii V/14, fac trimitere doar la securitatea navigației unei nave. Administrația ar trebui să țină seama și de orice încărcare suplimentară care ar putea rezulta din punerea în aplicare a planului de securitate al navei și să se asigure că nava are un număr suficient de membri ai echipajului care să dea randament. În acest sens, Administrația ar trebui să verifice că navele sunt capabile să respecte orele de odihnă și alte măsuri de contracarare a oboselii promulgate de legislația internă, în contextul ansamblului sarcinilor de la bordul navei încredințate diversilor membri ai personalului navei.	196. La stabilirea numărului minim al membrilor echipajului necesari pentru asigurarea securității navei, Agenția Navală ține seama de faptul că cerințele privind echipajul minim de siguranță vizează, în principal, siguranța navigației navei. 197. La stabilirea numărului minim al membrilor echipajului conform HG.298/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova, se iau în considerare și sarcinile suplimentare care rezultă din aplicarea planului de securitate al navei, astfel încât nava să dispună de un număr suficient de membri ai echipajului	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	pentru îndeplinirea corespunzătoare a atribuțiilor de la bord. 198. În aplicarea prevederilor pct. 196 și 197, Agenția Navală verifică dacă nava este în măsură să respecte cerințele privind timpul de odihnă și celelalte măsuri de prevenire a oboselii stabilite de legislația națională, ținând seama de totalitatea sarcinilor atribuite membrilor echipajului.		
Măsuri privind controlul și respectarea dispozițiilor Generalități 4.29 Regula XI-2/9 descrie măsurile privind controlul și respectarea dispozițiilor aplicabile navelor în conformitate cu capitolul XI-2. Aceasta este împărțită în trei secțiuni distincte: controlul navelor aflate deja într-un port, controlul navelor care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant și dispoziții suplimentare aplicabile în ambele situații.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
4.30 Regula XI-2/9.1 (Controlul navelor în port) instituie un sistem de control al navelor aflate în portul unei țări străine în care agenți autorizați corespunzător de către acest guvern contractant (funcționari autorizați corespunzător) au dreptul să urce la bordul navei pentru a verifica dacă certificatele prevăzute sunt corespunzătoare. Apoi, în cazul în care există motive întemeiate să se creadă că nava nu îndeplinește	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
cerințele, pot fi luate măsuri de control, precum inspecții suplimentare sau reținerea navei. Aceste dispoziții țin seama de sistemele de control curente. Regula XI-2/9.1 autorizează, pe baza sistemelor menționate anterior, măsuri suplimentare (inclusiv expulzarea unei nave dintr-un port, ca măsură de control), în cazul în care funcționarii autorizați corespunzător au motive întemeiate să creadă că o navă nu îndeplinește cerințele din capitolul XI-2 sau din partea A din prezentul Cod. Regula XI-2/9.3 descrie măsurile de prevenire care vizează asigurarea aplicării echitabile și proporționale a acestor măsuri suplimentare.		obligatoriu spre aplicare directă.	
4.31 Regula XI-2/9.2 stabilește măsurile de control care vizează asigurarea respectării dispozițiilor de către navele care intenționează să intre într-un port al unui alt guvern contractant și introduce în capitolul XI-2, care se aplică exclusiv securității, un concept de control complet diferit. Conform acestei reguli, pot fi instituite măsuri înainte de intrarea navei în port, pentru a asigura mai bine securitatea. La fel ca în Regula XI-2/9.1, acest sistem de control suplimentar se bazează pe conceptul existenței unor motive întemeiate să se creadă că o navă nu îndeplinește cerințele capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod și include măsurile de prevenire prevăzute în regulile XI-2/9.2.2 și XI-2/9.2.5, precum și în regula XI-2/9.3.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
4.32 Existența unor motive întemeiate să se creadă că nava nu îndeplinește cerințele semnifică faptul că există dovezi sau informații întemeiate că nava nu respectă cerințele	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod, luând în considerare recomandările prezentate în această parte din Cod. Aceste dovezi sau informații întemeiate pot apărea ca urmare a judecății profesionale a unui funcționar autorizat corespunzător sau a observațiilor efectuate în timpul verificării certificatului internațional de securitate al navei sau a certificatului internațional provizoriu de securitate a navei, emis în conformitate cu partea A din prezentul Cod (Certificatul) sau provenind din alte surse. Chiar dacă nava are la bord un certificat valabil, funcționarii autorizați corespunzător pot să aibă motive întemeiate să creadă, pe baza propriei judecăți profesionale, că o navă nu îndeplinește cerințele.		Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
4.33 Exemple de posibile motive întemeiate, conform regulii XI-2/9.1 și XI-2/9.2, pot include, după caz: .1 dovada că în urma efectuării unei examinări certificatul nu este valabil sau a expirat; .2 dovada sau informații întemeiate conform cărora există deficiențe grave în privința echipamentului, a documentației sau a aranjamentelor de securitate prevăzute în capitolul XI-2 sau în partea A din prezentul Cod; .3 primirea unui raport sau a unei reclamații care, în conformitate cu judecata profesională a funcționarului autorizat corespunzător, conține informații întemeiate care indică în mod clar că nava nu îndeplinește cerințele capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.4 dovada sau observații obținute de un funcționar autorizat corespunzător, pe baza judecății sale profesionale, că fie comandantul, fie personalul navei nu este familiarizat cu procedurile esențiale de securitate la bordul navei sau că nu poate efectua exercițiile privind securitatea navei sau că aceste proceduri sau exerciții nu au fost efectuate; .5 dovezi sau observații obținute de un funcționar autorizat corespunzător, pe baza judecății sale profesionale, că unii membri cheie ai personalului navei nu sunt capabili să stabilească o comunicare adecvată cu alți membri cheie ai personalului navei cu responsabilități în materie de securitate la bordul navei; .6 dovada sau informații întemeiate conform cărora nava a îmbarcat provizii de bord sau mărfuri într-o instalație portuară sau de pe altă navă, în cazul în care fie instalația portuară, fie cealaltă navă încalcă dispozițiile capitolului XI-2 sau din partea A din prezentul Cod și că nava în cauză nu a completat o declarație de securitate și nici nu a luat măsuri de securitate adecvate speciale sau suplimentare și nici nu a aplicat proceduri adecvate privind securitatea navei; .7 dovada sau informații întemeiate conform cărora nava a îmbarcat provizii de bord sau mărfuri dintr-o instalație portuară sau din alte surse (de exemplu prin transfer de la altă navă sau de la un elicopter) în cazul în care fie instalația portuară, fie cealaltă sursă nu este obligată să îndeplinească dispozițiile capitolului XI-2 sau ale părții A din prezentul Cod, iar nava în cauză nu a luat măsurile de securitate			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
adecvate, speciale sau suplimentare de securitate sau nu a aplicat procedurile de securitate adecvate; .8 în cazul în care nava este titularul unui certificat internațional provizoriu de securitate al navei, care i-a fost emis ulterior, astfel cum este acesta descris în secțiunea A/19.4, și, conform judecății profesionale a unui funcționar autorizat corespunzător, unul dintre motivele pentru care nava sau compania a solicitat un astfel de certificat îl reprezintă sustragerea de la obligația de a respecta în totalitate capitolul XI-2 și partea A din prezentul Cod după expirarea perioadei de valabilitate a certificatului internațional provizoriu inițial menționat în secțiunea A/19.4.4.			
4.34 Implicațiile pe care le are regula XI-2/9 asupra legislației internaționale sunt extrem de pertinente și este necesar să se aplice această regulă ținând seama de regula XI-2/2.4, având în vedere că ar putea apărea situații în care fie se vor lua măsuri care nu fac obiectul domeniului de aplicare al capitolului XI-2, fie va trebui să se țină seama de drepturile navelor afectate, aceste drepturi nefiind prevăzute în capitolul XI-2. Prin urmare, regula XI-2/9 nu aduce atingere dreptului guvernului contractant de a lua măsuri care se întemeiază și sunt conforme cu legislația internațională pentru a asigura securitatea sau siguranța persoanelor, navelor, instalațiilor portuare și a altor bunuri în cazul în care nava, deși respectă dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
A din prezentul Cod, este considerată cu toate acestea ca prezentând un risc pentru securitate.			
4.35 În cazul în care un guvern contractant impune măsuri de control unei nave, Administrația ar trebui să fie informată și să primească informații suficiente pentru a permite Administrației să asigure în totalitate legătura cu guvernul contractant.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Controlul navelor în port 4.36 În cazul în care neconformitatea este reprezentată fie de o componentă defectă a echipamentului, fie de o documentație greșită care are drept rezultat reținerea navei, iar neconformitatea nu poate fi remediată în portul de inspecție, guvernul contractant poate autoriza nava să navigheze în alt port, sub rezerva îndeplinirii condițiilor stabilite de comun acord de statele de port și Administrație sau comandant.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Nave care intenționează să intre în portul altui guvern contractant 4.37 Regula XI-2/9.2.1 enumeră informațiile pe care guvernele contractante le pot cere unei nave ca o condiție de intrare în port. Una dintre informațiile enumerate este	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
confirmarea oricărei măsuri speciale sau suplimentare luate de navă în timpul ultimelor zece escale într-o instalație portuară. Aceste informații ar putea include, de exemplu: .1 rezumatele măsurilor luate în timpul escalei într-o instalație portuară situată pe teritoriul unui stat care nu este guvern contractant și în special măsuri care ar fi fost prevăzute în mod normal de instalații portuare situate pe teritoriul guvernelor contractante; și .2 orice declarație de securitate elaborată cu instalațiile portuare sau cu alte nave.		obligatoriu spre aplicare directă.	
4.38 O altă informație inclusă pe listă, care poate fi solicitată ca o condiție de intrare în port, este confirmarea faptului că au fost aplicate proceduri de securitate a navei adecvate în timpul activităților între nave desfășurate pe perioada corespunzătoare ultimelor zece escale într-o instalație portuară. În mod normal, nu se solicită includerea rezumatelor transferurilor de piloți, de agenți vamali, de agenți de la imigrări sau de securitate și nici a operațiunilor de buncherare, de alimbare, de aprovizionare și de descărcare a deșeurilor efectuate de către navă în interiorul instalațiilor portuare, având în vedere că aceste activități fac în mod normal obiectul planului de securitate al instalației portuare. Printre exemplele de informații care ar putea fi date se numără: .1 rezumatul măsurilor luate în timpul angajării navei într-o activitate între nave cu o navă care navighează sub pavilionul unui stat care nu este guvern contractant și în special măsuri	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
care în mod normal ar fi fost furnizate de nave care navighează sub pavilionul guvernelor contractante; .2 rezumatul măsurilor luate în timpul angajării într-o activitate între nave cu o navă care navighează sub pavilionul unui stat care este guvern contractant, dar care nu este obligată să respecte dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod, ca de exemplu un exemplar al oricărui certificat de securitate emis pentru acea navă în conformitate cu alte dispoziții; .3 în cazul în care s-ar afla la bordul navei persoane sau bunuri salvate de pe mare, toate informațiile cunoscute cu privire la aceste persoane sau bunuri, inclusiv identitatea lor, în cazul în care aceasta este cunoscută, și rezultatele oricărei verificări efectuate în numele navei pentru a stabili statutul, în planul de securitate, al persoanelor salvate. Dispozițiile capitolului XI-2 și din partea A din prezentul Cod nu sunt menite să întârzie sau să împiedice transportul persoanelor aflate în primejdie pe mare spre un loc sigur. Singura intenție a capitolului XI-2 și a părții A din prezentul Cod este să le furnizeze statelor suficiente informații utile pentru a asigura integritatea securității acestora.			
4.39 Printre exemplele de alte informații practice privind securitatea care ar putea fi solicitate drept condiții de intrare în port pentru a contribui la garantarea securității și a siguranței persoanelor, instalațiilor portuare, navelor și a altor bunuri se numără următoarele informații: .1 informațiile prevăzute în fișa sinoptică permanentă;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.2 poziția navei în momentul raportării; .3 ora prevăzută pentru sosirea navei în port; .4 lista echipajului; .5 descrierea generală a încărcăturii de la bordul navei; .6 lista pasagerilor; .7 informațiile care trebuie să existe la bord în conformitate cu regula XI-2/5.		obligatoriu spre aplicare directă.	
4.40 Regula XI-2/9.2.5 îi permite comandantului unei nave care este informat că statul costier sau statul de port va aplica măsuri de control în conformitate cu regula XI-2/9.2 să își schimbe intențiile și să renunțe să mai intre în port. În cazul în care comandantul își schimbă intențiile, regula XI-2/9 nu se mai aplică și orice alte măsuri care ar putea fi luate trebuie să se bazeze pe legislația internațională și să fie conforme cu aceasta.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Dispoziții suplimentare 4.41 În toate cazurile, atunci când unei nave i se refuză intrarea într-un port sau este expulzată dintr-un port, toate faptele cunoscute ar trebui comunicate autorităților din statele pertinente. Această comunicare ar trebui să conțină următoarele informații, în cazul în care acestea sunt cunoscute: .1 numele navei, pavilionul, numărul de identificare al navei, indicativul de apel, tipul și încărcătura navei; .2 motivul refuzării acordării dreptului de intrare sau al expulzării din port sau din zonele portului;	280. În cazurile în care unei nave i se refuză intrarea într-un port sau este expulzată din port, Agenția Navală asigură comunicarea, fără întârziere, a faptelor cunoscute autorităților competente ale statelor interesate din Uniunea Europeană și altor state pertinente. 281. Comunicarea prevăzută în pct. 280 include, în măsura în care aceste informații sunt disponibile, cel puțin următoarele: 281.1. numele navei, pavilionul, numărul de identificare al navei, indicativul de apel, tipul și încărcătura navei;	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.3 natura oricărei neconformități cu o măsură de securitate, după caz; .4 detalii cu privire la orice încercare de remediere a neconformității, după caz, inclusiv condițiile impuse navei pentru călătorie; .5 portul(porturile) de escală precedent(e) și următorul port de escală declarat; .6 ora plecării și ora prevăzută pentru sosirea în aceste porturi; .7 orice instrucțiuni date navei, de exemplu raportarea traseului său; .8 informații disponibile privind nivelul de securitate la care nava operează în mod curent; .9 informații privind eventuale comunicații între statele de port și Administrație; .10 punctul de contact în cadrul statului de port care stabilește raportul în scopul obținerii de informații suplimentare; .11 lista echipajului; .12 orice alte informații pertinente.	281.2. motivul refuzării acordării dreptului de intrare sau al expulzării din port sau din zonele portului; 281.3. natura oricărei neconformități cu o măsură de securitate, după caz; 281.4. detalii cu privire la orice încercare de remediere a neconformității, după caz, inclusiv condițiile impuse navei pentru călătorie; 281.5. portul(porturile) de escală precedent(e) și următorul port de escală declarat; 281.6. ora plecării și ora prevăzută pentru sosirea în aceste porturi; 281.7. orice instrucțiuni date navei, de exemplu raportarea traseului său; 281.8. informații disponibile privind nivelul de securitate la care nava operează în mod curent; 281.9. informații privind eventuale comunicații între statele de port și Administrație; 281.10. punctul de contact în cadrul statului de port care stabilește raportul în scopul obținerii de informații suplimentare; 281.11. lista echipajului; 281.12. orice alte informații pertinente.		
4.42 Statele pertinente care urmează să fie contactate ar trebui să includă statele situate pe traseul navei până la portul următor, în special în cazul în care nava are intenția de a intra în apele teritoriale ale statului costier în cauză. Celelalte state	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
pertinente ar putea fi statele de port de escală precedente, astfel încât să poată fi obținute informații suplimentare și ca problemele de securitate privind porturile precedente să poată fi rezolvate.		proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
4.43 La exercitarea măsurilor privind controlul și respectarea dispozițiilor, funcționarii autorizați corespunzător ar trebui să se asigure că măsurile sau dispozițiile impuse sunt proporționale. Aceste măsuri sau dispoziții ar trebui să fie rezonabile și gradul de severitate și durata acestora ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru a remedia neconformitatea sau pentru a o atenua.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
4.44 Termenul «întârziere» prevăzut la regula XI-2/9.3.5.1 se referă și la situații în care, ca urmare a măsurilor luate în conformitate cu această regulă, navei îi este refuzată în mod nejustificat intrarea în port sau este în mod nejustificat expulzată din port.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Nave ale statelor care nu sunt părți și nave care datorită dimensiunilor lor nu fac obiectul Convenției 4.45 În ceea ce privește navele care navighează sub pavilionul unui stat care nu este guvern contractant la Convenție și nici parte la Protocolul SOLAS din 1988 (8),	285. În raport cu navele care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Convenția SOLAS și nici la Protocolul SOLAS din 1988, Agenția Navală nu acordă un tratament mai favorabil decât cel aplicabil navelor care intră sub incidența prezentului regulament.	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
guvernele contractante nu ar trebui să le acorde un tratament favorabil. În consecință, cerințele regulii XI-2/9 și recomandările prevăzute în această parte din Cod ar trebui aplicate acestor nave. 4.46. Navele care datorită dimensiunilor lor nu fac obiectul Convenției fac obiectul măsurilor pe care statele le aplică pentru a asigura securitatea. Măsurile în cauză ar trebui luate ținându-se seama în mod corespunzător de cerințele capitolului XI-2 și de recomandările prevăzute în prezenta parte din Cod.	286. În sensul pct. 285, cerințele privind controlul, verificarea conformității și măsurile de securitate prevăzute de cerințele capitolului XI-2 din Convenția SOLAS și prezentul regulament se aplică în mod corespunzător și acestor nave.		
5. DECLARAȚIA DE SECURITATE Generalități 5.1 Ar trebui completată o declarație de securitate (DoS) în cazul în care guvernul contractant al instalației portuare consideră că este necesar sau în cazul în care nava consideră că este necesar. 5.1.1 Necesitatea unei declarații de securitate poate fi indicată de rezultatele evaluării securității instalației portuare (PFSA) și motivele și circumstanțele care necesită completarea unei declarații de securitate ar trebui menționate în planul de securitate al instalației portuare (PFSP). 5.1.2 Necesitatea unei declarații de securitate poate fi indicată de către o Administrație pentru navele autorizate să navigheze sub pavilionul acesteia și ca urmare a evaluării	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
securității navei (SSA) și ar trebui menționată în planul de securitate al navei.			
5.2 Este probabil ca o declarație de securitate să fie solicitată la nivelele de securitate mai ridicate, atunci când nava are un nivel de securitate superior celui al instalației portuare sau al altei nave cu care interacționează și pentru activitățile de interfață navă/port sau navă/navă care prezintă un risc sporit pentru persoane, pentru bunuri sau pentru mediu, din motive privind nava în cauză, inclusiv încărcătura acesteia sau pasagerii sau circumstanțele din instalația portuară sau o combinație a acestor factori.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
5.2.1 În cazul în care o navă sau o Administrație, în numele navelor autorizate să navigheze sub pavilionul său, solicită completarea unei declarații de securitate, agentul de securitate al instalației portuare (PFSO) sau agentul de securitate al navei (SSO) ar trebui să ia act de această solicitare și să analizeze măsurile de securitate adecvate.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
5.3 Un PFSO poate de asemenea solicita o declarație de securitate înaintea efectuării activităților de interfață navă/port care au fost identificate în PFSA aprobat ca reprezentând o problemă anume. Poate fi vorba, de exemplu, de îmbarcarea și debarcarea pasagerilor și de transferul, încărcarea sau descărcarea mărfurilor periculoase sau a substanțelor de risc. PFSA poate de asemenea semnala	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
instalațiile situate în zone foarte populate sau în apropierea unor astfel de zone sau operații al căror efect din punct de vedere economic este important, care justifică elaborarea unei declarații de securitate.		obligatoriu spre aplicare directă.	
5.4 Scopul principal al unei declarații de securitate constă în asigurarea realizării unui acord între navă și instalația portuară sau cu alte nave cu care are interfață cu privire la măsurile de securitate pe care le va lua fiecare în conformitate cu dispozițiile din planurile lor de securitate aprobate. 5.4.1. Declarația de securitate convenită ar trebui semnată și datată atât de instalația portuară, cât și de nava(navele) în cauză, pentru a arăta că sunt respectate dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod și ar trebui să îi fie precizată perioada de valabilitate, nivelul sau nivelurile de securitate pertinente, precum și coordonatele punctelor de contact pertinente. 5.4.2. O schimbare a nivelului de securitate poate impune revizuirea declarației de securitate sau completarea uneia noi.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
5.5 Declarația de securitate trebuie completată în engleză, franceză sau spaniolă sau într-o limbă comună instalației portuare și navei sau navelor respective, după caz.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
		obligatoriu spre aplicare directă.	
5.6 Un model de declarație de securitate este prevăzut în appendicele 1 la prezenta parte din Cod. Acest model trebuie utilizat pentru a elabora o declarație de securitate dintre o navă și o instalație portuară. În cazul în care declarația de securitate trebuie să se refere la două nave, acest model trebuie adaptat în mod corespunzător.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
6. OBLIGAȚII ALE COMPANIEI Generalități 6.1 În conformitate cu regula XI-2/5, compania trebuie să îi furnizeze comandantului navei informații pentru a îndeplini obligațiile care îi revin companiei conform dispozițiilor prezentei reguli. Aceste informații ar trebui să cuprindă elemente precum: .1 părțile însărcinate să desemneze personalul de la bordul navei, precum societățile de gestionare maritimă, agențiile de recrutare, concesionari (de exemplu: magazine, cazinouri etc.); .2 părțile însărcinate să decidă care va fi utilizarea navei, inclusiv navlositorul(navlositorii) pe timp sau navlositorul(navlositorii) de navă nudă sau oricare altă entitate care acționează în această capacitate;	145. Compania are obligația să furnizeze comandantului navei informațiile necesare pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin în conformitate cu prezentul regulament. 146. Informațiile prevăzute în pct. 145 includ, după caz, cel puțin următoarele: 146.1. datele privind părțile responsabile de desemnarea personalului de la bordul navei, inclusiv societățile de management maritim, agențiile de recrutare și concesionarii; 146.2. datele privind părțile responsabile de stabilirea utilizării navei, inclusiv navlositorii pe timp, navlositorii de navă nudă sau orice alte entități care acționează în această calitate; 146.3. în cazurile în care nava este utilizată în condițiile unui contract de navlosire, coordonatele	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.3 în cazurile în care nava este utilizată în condițiile unui contract de navlosire, coordonatele punctelor de contact ale acestor părți, inclusiv navlositorii pe timp și de navă nudă.	punctelor de contact ale acestor părți, inclusiv navlositorii pe timp și de navă nudă.		
6.2 În conformitate cu dispozițiile regulii XI-2/5, compania trebuie să actualizeze informațiile pe măsură ce au loc schimbări. 6.3 Informațiile ar trebui să fie în engleză, în franceză sau în spaniolă. 6.4 În ceea ce privește navele construite înainte de 1 iulie 2004, aceste informații ar trebui să țină seama de starea efectivă la acea dată. 6.5 În ceea ce privește navele construite la 1 iulie 2004 sau după această dată și navele construite înainte de 1 iulie 2004 care nu erau în exploatare la 1 iulie 2004, ar trebui furnizate informații de la data intrării navei în exploatare și ar trebui să se țină seama de starea efectivă la acea dată. 6.6 După 1 iulie 2004, atunci când o navă este retrasă din exploatare, ar trebui furnizate informații de la data reintrării navei în exploatare și ar trebui să se țină seama de starea efectivă la acea dată. 6.7 Nu este necesar să se păstreze la bord informațiile furnizate anterior care nu corespund stării efective la acea dată. 6.8 În cazul în care responsabilitatea exploatării navei este asumată de către altă companie, nu este necesar să se păstreze la bord informațiile privind compania care a fost însărcinată cu exploatarea navei.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Alte recomandări pertinente suplimentare sunt prevăzute la secțiunile 8, 9 și 13.			
7. SECURITATEA NAVEI Recomandările pertinente sunt prevăzute la secțiunile 8, 9 și 13.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Evaluarea gradului de securitate 8.1. Agentul de securitate al companiei (CSO) este însărcinat să se asigure că se efectuează o evaluare a securității navei (SSA) pentru fiecare dintre navele din flota companiei care trebuie să respecte dispozițiilor din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod pentru care CSO este responsabil. Deși CSO nu este obligat să îndeplinească personal toate sarcinile aferente postului său, are responsabilitatea finală de îndeplinire corectă a acestor sarcini.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
8.2 Înainte de a întreprinde o evaluare a securității navei, CSO ar trebui să se asigure că se utilizează informațiile disponibile privind evaluarea amenințării în porturile în care nava va face escală sau în care se vor îmbarca sau vor debarca pasageri, precum și privind instalațiile portuare și măsurile de protecție ale acestora. CSO ar trebui să studieze	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
rapoartele anterioare privind nevoile de securitate similare. Atunci când acest lucru este posibil, CSO ar trebui să se întâlnească cu persoanele competente la bordul navei și în instalațiile portuare pentru a discuta scopul și metodologia evaluării. CSO ar trebui să urmeze indicațiile specifice date de către Guvernele contractante.		obligatoriu spre aplicare directă.	
8.3 O SSA ar trebui să aibă ca obiect următoarele elemente de la bordul navei sau din navă: .1 securitatea fizică; .2 integritatea structurală; .3 sistemele de protecție individuală; .4 procedurile generale; .5 sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; .6 alte zone care, în cazul în care sunt avariate sau sunt utilizate pentru observații ilegale, prezintă un risc pentru persoane, bunuri sau pentru operațiile de la bordul navei sau din interiorul instalației portuare. 8.4 Persoanele care participă la efectuarea unei SSA ar trebui să poată obține ajutorul experților în ceea ce privește: .1 cunoașterea amenințărilor existente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora; .2 detectarea și identificarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase; .3 identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea; .4 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate;	170. Evaluarea securității navei are ca obiect, după caz, cel puțin următoarele elemente: 170.1. securitatea fizică a navei; 170.2. integritatea structurală a navei; 170.3. sistemele de protecție individuală; 170.4. procedurile generale aplicabile la bord; 170.5. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; 170.6. orice alte zone care, în cazul deteriorării ori utilizării lor pentru observații ilegale, pot genera riscuri pentru persoane, bunuri sau operațiunile desfășurate la bordul navei ori în cadrul interfeței navă/instalație portuară. 171. Persoanele care efectuează evaluarea securității navei trebuie să poată beneficia, după caz, de sprijinul experților în următoarele domenii: 171.1. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a formelor de manifestare ale acestora; 171.2. detectarea și identificarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase;	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.5 metodele utilizate pentru a produce un incident de securitate; .6 efectele explozibililor asupra structurilor și echipamentului navei; .7 securitatea navei; .8 practicile comerciale privind interfața navă/port; .9 planificarea de urgență, pregătirea pentru cazurile de urgență și măsurile care trebuie luate pentru a face față; .10 securitatea fizică; .11 sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; .12 ingineria navală; .13 operațiunile navelor și porturilor. 8.5 CSO ar trebui să obțină și să înregistreze informațiile necesare pentru a efectua o evaluare, în special în ceea ce privește: .1 planul general al navei; .2 amplasarea zonelor în care accesul ar trebui să fie restricționat, cum ar fi puntea de comandă, sălile mașinilor de categoria A și alte stații de control, astfel cum sunt acestea definite în capitolul II-2 etc.; .3 amplasarea și funcțiile fiecărui punct de acces efectiv sau potențial pe navă; .4 modificările mareei care pot avea impact asupra vulnerabilității sau securității navei; .5 spațiile destinate încărcăturii și aranjamentele în materie de arimare;	171.3. identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentelor persoanelor care pot amenința securitatea; 171.4. tehnicile utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate; 171.5. metodele utilizate pentru producerea unui incident de securitate; 171.6. efectele explozibililor asupra structurii și echipamentelor navei; 171.7. securitatea navei; 171.8. practicile comerciale privind interfața navă/instalație portuară; 171.9. planificarea de urgență, pregătirea pentru situații de urgență și măsurile de răspuns; 171.10. securitatea fizică; 171.11. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; 171.12. ingineria navală; 171.13. operațiunile navelor și ale porturilor. 172. În vederea efectuării evaluării securității navei, agentul de securitate al companiei obține și înregistrează informațiile necesare, inclusiv, după caz, informații privind: 172.1. planul general al navei;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.6 locurile în care se depozitează proviziile de bord și echipamentul de întreținere esențial; .7 locurile în care se depozitează bagajele neînsoțite; .8 echipamentul de urgență și de rezervă disponibil pentru a asigura serviciile esențiale; .9 numărul membrilor personalului navei, orice sarcină existentă privind securitatea și practicile companiei privind formarea care sunt în vigoare; .10 echipamentele de securitate și de siguranță existente pentru protecția pasagerilor și a personalului navei; .11 traseele de salvare și de evacuare, precum și stațiile de adunare care trebuie menținute pentru a garanta evacuarea de urgență a navei în mod ordonat și în deplină siguranță; .12 acordurile în vigoare cu societăți private care furnizează servicii de securitate navă/apă; și .13 măsurile și procedurile privind securitatea în vigoare, inclusiv procedurile de inspecție și de control, sistemele de identificare, echipamentele de supraveghere și de monitorizare, documentele de identificare a personalului și sistemele de comunicare, de alarmă, de iluminare, de control al accesului și alte sisteme adecvate. 8.6 SSA ar trebui să permită examinarea fiecărui punct de acces identificat, inclusiv a punților descoperite, și să evalueze în ce măsură ar putea fi acestea utilizate de către persoane care doresc să încalce măsurile de securitate, fie că e vorba de persoane care au drept de acces, fie de persoane neautorizate.	172.2. amplasarea zonelor în care accesul trebuie restricționat, inclusiv puntea de comandă, sălile mașinilor de categoria A și alte stații de control; 172.3. amplasarea și funcțiile fiecărui punct de acces efectiv sau potențial la bordul navei; 172.4. variațiile de maree care pot influența vulnerabilitatea ori securitatea navei; 172.5. spațiile destinate încărcăturii și modalitățile de arimare; 172.6. locurile de depozitare a proviziilor de bord și a echipamentului de întreținere esențial; 172.7. locurile de depozitare a bagajelor neînsoțite; 172.8. echipamentul de urgență și de rezervă disponibil pentru asigurarea serviciilor esențiale; 172.9. numărul membrilor echipajului, sarcinile existente în materie de securitate și practicile de formare aplicate de companie; 172.10. echipamentele de securitate și de siguranță existente pentru protecția pasagerilor și a echipajului; 172.11. traseele de salvare și evacuare, precum și stațiile de adunare necesare pentru evacuarea ordonată și în siguranță a navei; 172.12. acordurile existente cu societăți private care furnizează servicii de securitate navă/apă;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
8.7 SSA ar trebui să analizeze dacă măsurile și principiile de securitate, precum și procedurile și operațiunile instituite atât într-o situație normală, cât și de urgență continuă să fie pertinente și să stabilească principiile de securitate privind în special: .1 zonele în care accesul este restricționat; .2 procedurile necesare pentru a face față unui incendiu sau altei situații de urgență; .3 gradul de supraveghere a personalului navei, a pasagerilor, a vizitatorilor, a furnizorilor, a tehnicienilor însărcinați cu efectuarea reparațiilor, a docherilor etc.; 4 frecvența și eficiența patrulelor de securitate; .5 sistemele de control al accesului, inclusiv sistemele de identificare; .6 sistemele și procedurile de comunicații de securitate; .7 ușile, barierele și luminile de securitate; .8 echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere, în cazul în care există. 8.8 SSA ar trebui să ia în considerare persoanele, activitățile, serviciile și operațiunile care este important să fie protejate. Acestea includ: .1 personalul navei; .2 pasagerii, vizitatorii, furnizorii, tehnicienii însărcinați cu efectuarea reparațiilor, personalul instalației portuare etc.; .3 capacitatea de a asigura securitatea navigației, luând măsurile de urgență necesare;	172.13. măsurile și procedurile de securitate existente, inclusiv procedurile de control și inspecție, sistemele de identificare, echipamentele de supraveghere și monitorizare, documentele de identificare a personalului, precum și sistemele de comunicații, alarmă, iluminare și control al accesului. 173. Evaluarea securității navei include examinarea fiecărui punct de acces identificat, inclusiv a punților descoperite, și aprecierea modului în care acestea pot fi utilizate de persoane autorizate sau neautorizate pentru încălcarea măsurilor de securitate. 174. Evaluarea securității navei analizează dacă măsurile, principiile, procedurile și operațiunile de securitate aplicabile în condiții normale și în situații de urgență rămân adecvate și stabilește cerințele de securitate privind cel puțin: 174.1. zonele cu acces restricționat; 174.2. procedurile aplicabile în caz de incendiu sau alte situații de urgență; 174.3. gradul de supraveghere a personalului navei, pasagerilor, vizitatorilor, furnizorilor, tehnicienilor însărcinați cu reparațiile, docherilor și altor persoane relevante; 174.4. frecvența și eficiența patrulelor de securitate;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.4 încărcătura, în special mărfurile periculoase și substanțele de risc; .5 proviziile de bord; .6 echipamentele și sistemele de comunicații de securitate ale navei, după caz; .7 echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere ale navei, după caz. 8.9 SSA ar trebui să ia în considerare toate amenințările posibile care ar putea include următoarele tipuri de incidente de securitate: .1 avarierea navei sau a unei instalații portuare sau distrugerea navei sau a unei instalații portuare, de exemplu prin dispozitive explozive, incendiere premeditată, sabotaj sau vandalism; .2 deturnarea sau capturarea navei sau a persoanelor aflate la bord; .3 manipularea frauduloasă a încărcăturii, a sistemelor sau a echipamentului esențial al navei sau a proviziilor de bord; .4 accesul sau utilizarea neautorizată, inclusiv prezența pasagerilor clandestini; .5 contrabanda cu arme sau cu echipamente, inclusiv cu arme de distrugere în masă; .6 utilizarea navei pentru transportul persoanelor care intenționează să provoace un incident de securitate și/sau a echipamentului lor; .7 utilizarea navei însăși ca armă sau ca mijloc de producere de avarii sau de distrugeri;	174.5. sistemele de control al accesului, inclusiv sistemele de identificare; 174.6. sistemele și procedurile de comunicații de securitate; 174.7. ușile, barierele și iluminatul de securitate; 174.8. echipamentele și sistemele de securitate și supraveghere, în cazul în care acestea există. 175. Evaluarea securității navei ia în considerare persoanele, activitățile, serviciile și operațiunile care necesită protecție, inclusiv: 175.1. echipajul navei; 175.2. pasagerii, vizitatorii, furnizorii, tehnicienii, personalul instalației portuare și alte persoane relevante; 175.3. capacitatea navei de a asigura securitatea navigației și de a adopta măsurile de urgență necesare; 175.4. încărcătura, în special mărfurile periculoase și substanțele de risc; 175.5. proviziile de bord; 175.6. echipamentele și sistemele de comunicații de securitate ale navei; 175.7. echipamentele și sistemele de securitate și supraveghere ale navei, după caz. 176. Evaluarea securității navei ia în considerare toate amenințările posibile, inclusiv:		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.8 atacuri dinspre larg atunci când nava este acostată sau ancorată; .9 atacuri ale navei aflate în larg. 8.10 SSA ar trebui să ia în considerare toate punctele vulnerabile posibile, în special: .1 conflicte între măsurile de securitate și măsurile de siguranță; .2 conflicte între sarcinile de la bordul navei și cele în materie de securitate repartizate; .3 sarcinile privind cartul, numărul membrilor personalului navei, având în vedere implicațiile acestora privind oboseala echipajului, vigilența și performanța; .4 orice deficiență identificată în materie de formare; .5 orice echipament și sistem de securitate, inclusiv sistemele de comunicații.	176.1. avarierea sau distrugerea navei ori a instalației portuare, inclusiv prin dispozitive explozive, incendiere intenționată, sabotaj sau vandalism; 176.2. deturnarea sau capturarea navei ori a persoanelor aflate la bord; 176.3. manipularea frauduloasă a încărcăturii, sistemelor, echipamentelor esențiale sau proviziilor de bord; 176.4. accesul ori utilizarea neautorizată, inclusiv prezența pasagerilor clandestini; 176.5. contrabanda cu arme sau echipamente, inclusiv arme de distrugere în masă; 176.6. utilizarea navei pentru transportul persoanelor care intenționează să provoace un incident de securitate și/sau a echipamentelor acestora; 176.7. utilizarea navei ca armă ori ca mijloc de producere de avarii sau distrugerii; 176.8. atacuri dinspre larg asupra navei aflate la acostare sau la ancoră; 176.9. atacuri comise de o navă aflată în larg. 177. Evaluarea securității navei identifică și analizează vulnerabilitățile posibile, inclusiv: 177.1. conflictele dintre măsurile de securitate și măsurile de siguranță;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	177.2. conflictele dintre sarcinile de la bord și atribuțiile în materie de securitate; 177.3. sarcinile de cart, numărul membrilor echipajului și efectele asupra oboselii, vigilenței și performanței echipajului; 177.4. deficiențele identificate în materie de formare; 177.5. orice echipamente și sisteme de securitate, inclusiv sistemele de comunicații		
8.11 CSO și SSO ar trebui să aibă întotdeauna în vedere efectul pe care măsurile de securitate îl pot avea asupra personalului navei care rămâne la bordul navei perioade lungi de timp. La stabilirea măsurilor de securitate, ar trebui să se acorde o atenție specială asigurării condițiilor necesare, confortului și intimității personalului navei și a capacității de a fi eficient perioade lungi.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
8.12 După elaborarea SSA, se întocmește un raport. Acesta conține un rezumat al modului de desfășurare a evaluării, o descriere a fiecărui punct vulnerabil observat în timpul evaluării și o descriere a măsurilor corective care ar putea fi luate pentru a remedia fiecare punct vulnerabil. Raportul se protejează împotriva oricărui acces sau oricărei dezvăluiri neautorizate.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
8.13 În cazul în care SSA nu a fost efectuată de către companie, raportul privind SSA ar trebui trecut în revistă și acceptat de către CSO.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Ancheta privind securitatea efectuată la bord 8.14. Ancheta privind securitatea efectuată la bord este parte integrantă a oricărei SSA. Ancheta privind securitatea efectuată la bord ar trebui să examineze și să evalueze măsurile de protecție, procedurile și operațiile instituite la bord pentru: .1 garantarea îndeplinirii tuturor sarcinilor privind securitatea navei; .2 monitorizarea zonelor în care accesul este restricționat pentru a se asigura că numai personalul autorizat are acces; .3 controlul accesului pe navă, inclusiv orice sistem de identificare; .4 monitorizarea zonelor punții și a zonelor din jurul navei; .5 controlul îmbarcării persoanelor și a efectelor lor (bagaje însoțite și neînsoțite și efectele personale ale personalului navei); .6 supravegherea modului de manipulare a încărcăturii și a livrării proviziilor de bord;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.7 asigurarea faptului că sistemele de comunicații, informațiile și echipamentul care permit asigurarea securității navei sunt rapid disponibile.			
9. PLANUL DE SECURITATE AL NAVEI Generalități 9.1 Agentul de securitate al companiei (CSO) are responsabilitatea de a se asigura că un plan de securitate al navei (SSP) este pregătit și supus aprobării. Conținutul fiecărui SSP ar trebui să varieze în funcție de nava pentru care a fost conceput. Evaluarea securității navei trebuie să fi permis identificarea caracteristicilor navei și a amenințărilor și punctelor vulnerabile potențiale. La elaborarea SSP va trebuie să se examineze minuțios aceste caracteristici. Administrațiile pot oferi consiliere privind elaborarea și conținutul unui SSP.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.2 Toate SSP ar trebui: .1 să descrie în detaliu organigrama măsurilor de securitate prevăzute pentru navă; .2 să descrie în detaliu relațiile navei cu compania, cu instalațiile portuare, cu alte nave și cu autoritățile competente care au responsabilități în materie de securitate; .3 să descrie în detaliu sistemele de comunicații care permit asigurarea în permanență a unor comunicații eficiente la	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
bordul navei și între navă și exterior, inclusiv instalațiile portuare; .4 să descrie în detaliu măsurile de securitate de bază, atât operaționale, cât și fizice, pentru nivelul de securitate 1, care trebuie să fie întotdeauna aplicate; .5 să descrie în detaliu măsurile de securitate suplimentare care îi vor permite navei să treacă fără întârziere la nivelul de securitate 2 și, după caz, la nivelul de securitate 3; .6 să prevadă proceduri privind revizuirea regulată sau auditul SSP și modificarea acestuia, ținând seama de experiență sau de modificarea condițiilor; .7 să descrie procedurile de efectuare a rapoartelor către punctele de contact adecvate ale guvernelor contractante.			
9.3 Elaborarea unui SSP eficient ar trebui să se bazeze pe o evaluare aprofundată a tuturor aspectelor privind securitatea navei și în special pe o cunoaștere aprofundată a caracteristicilor fizice și operaționale, inclusiv a rutelor comerciale ale fiecărei nave.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.4 Toate SSP ar trebui aprobate de către Administrație sau în numele ei. În cazul în care o Administrație a apelat la un organism de securitate recunoscut (RSO) pentru a examina sau a aproba SSP, atunci RSO nu ar trebui să aibă nici o legătură cu RSO care a elaborat planul sau a contribuit la elaborarea planului.	178. Fiecare navă trebuie să dețină la bord un plan de securitate al navei elaborat de companie, aprobat de către Agenția Navală în condițiile stabilite de prezentul regulament. Planul de securitate al navei cuprinde măsuri	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	corespunzătoare pentru cele trei niveluri de securitate prevăzute de prezentul regulament. 179. În condițiile stabilite de prezentul regulament, planul de securitate al unei nave poate fi elaborat și de o organizație de securitate recunoscută. Agenția Navală poate delega unei organizații de securitate recunoscute revizuirea și aprobarea planului de securitate al navei sau a modificărilor aduse unui plan aprobat anterior. 180. Organizația de securitate recunoscută care efectuează revizuirea și aprobarea planului de securitate al navei sau a modificărilor aduse acestuia nu poate fi aceeași care a participat la efectuarea evaluării securității navei, la elaborarea planului ori la pregătirea modificărilor aduse acestuia.		
9.5 CSO și agentul de securitate al navei (SSO) ar trebui să elaboreze proceduri pentru: .1 a stabili dacă SSP mai este eficient; și .2 a elabora modificările care ar putea fi necesar să fie aduse unui plan, după ce acesta a fost aprobat.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.6 Măsurile de securitate prevăzute în SSP ar trebui instituite înaintea efectuării verificării inițiale a respectării cerințelor capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod,	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
altfel certificatul internațional de securitate al navei prescris nu va putea fi emis. În cazul în care ulterior se defectează sistemele sau echipamentele de securitate ale navei sau în cazul în care se suspendă o măsură de securitate dintr-un motiv oarecare, ar trebui să se adopte măsuri de securitate temporare echivalente, să fie comunicate Administrației și să fie aprobate de către aceasta.		Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Organizarea și îndeplinirea sarcinilor privind securitatea navei 9.7 n afara recomandărilor enunțate la punctul 9.2, SSP ar trebui să stabilească următoarele elemente, care privesc toate nivelurile de securitate: .1 sarcinile și responsabilitățile întregului personal al navei care are un rol în asigurarea securității; .2 procedurile sau măsurile de prevenire necesare asigurării în permanență a comunicațiilor; .3 procedurile necesare pentru a stabili dacă procedurile de securitate și echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere sunt în continuare eficiente, inclusiv procedurile care permit identificarea și remedierea defectelor sau problemelor de funcționare a echipamentelor sau sistemelor; .4 procedurile și practicile care permit protecția informațiilor confidențiale privind securitatea, care sunt deținute pe hârtie sau în format electronic;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.5 tipul echipamentului și al sistemelor de securitate, după caz, și cerințele de întreținere; .6 procedurile de garantare a înaintării la termenele cerute a rapoartelor și a evaluării rapoartelor privind posibila nerespectare a măsurilor de securitate sau a problemelor privind securitatea; .7 proceduri care permit elaborarea, întreținerea și actualizarea inventarului mărfurilor periculoase sau a substanțelor de risc transportate la bord, inclusiv amplasarea lor.			
9.8 Restul secțiunii 9 are ca obiect în mod expres măsurile de securitate care ar putea fi luate la fiecare nivel, referitor la: .1 accesul personalului navei, pasagerilor, vizitatorilor etc. pe navă; .2 zone de la bordul navei în care accesul este restricționat; .3 manipularea încărcăturii; .4 livrarea proviziilor de bord; .5 manipularea bagajelor neînsoțite; .6 monitorizarea securității navei.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Accesul pe navă 9.9 SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care permit protejarea tuturor mijloacele de acces pe navă identificate de SSA. Acestea includ următoarele: .1 scări de acces; .2 pasarele de acces; .3 rampe de acces;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.4 uși de acces, hublouri, ferestre și saborduri; .5 parâme de legare și lanțuri de ancorare; .6 macarale și instalații de ridicat.		obligatoriu spre aplicare directă.	
9.10 Pentru fiecare dintre mijloacele de acces, SSP ar trebui să identifice locurile adecvate în care ar trebui să se aplice restricții sau interdicții de acces pentru fiecare nivel de securitate. SSP ar trebui să stabilească pentru fiecare nivel de securitate tipul de restricție sau de interdicție care urmează să fie aplicat și mijloacele de punere în aplicare a acesteia.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.11 SSP ar trebui să stabilească pentru fiecare nivel de securitate mijlocul de identificare necesar pentru a autoriza accesul pe navă al persoanelor sau pentru a rămâne pe navă fără a fi luat la întrebări. În acest sens ar putea fi necesar să se pună la punct un sistem adecvat de identificare permanentă și temporară pentru personalul navei, respectiv pentru vizitatori. Orice sistem de identificare ar trebui, atunci când acest lucru este posibil în practică, să fie coordonat cu sistemul care se utilizează pentru instalația portuară. Pasagerii ar trebui să fie în măsură să își dovedească identitatea prin permise de îmbarcare, bilete etc., dar nu ar trebui să li se permită accesul în zonele în care accesul este restricționat fără a fi supravegheați. SSP ar trebui să prevadă dispoziții pentru a actualiza regulat sistemele de securitate și pentru ca nerespectarea procedurilor să facă obiectul unor măsuri disciplinare.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
9.12 Persoanelor care refuză sau nu sunt în măsură să își decline identitatea și/sau să confirme scopul vizitei lor, în cazul în care li se cere să o facă, ar trebui să li se refuze accesul pe navă, iar încercarea lor de a avea acces pe navă ar trebui raportată, după caz, la SSO, la CSO, agentului de securitate al instalației portuare (PFSO) și autorităților naționale sau locale responsabile cu securitatea.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.13 SSP ar trebui să stabilească frecvența controalelor accesului pe navă și în special dacă trebuie efectuate în mod aleatoriu sau ocazional.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.14 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care permit controlul accesului pe navă. Aceste măsuri ar putea consta în: .1 verificarea identității tuturor persoanelor care doresc să urce la bordul navei, precum și a motivelor lor, verificând, de exemplu, instrucțiunile de îmbarcare, biletele pasagerilor, permisele de îmbarcare, legitimațiile profesionale etc.; .2 asigurarea faptului, în legătură cu instalația portuară, că pentru efectuarea inspecțiilor și perchezițiilor persoanelor, ale bagajelor (inclusiv ale bagajelor de mână), ale efectelor	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
personale, ale vehiculelor și ale conținutului acestora se desemnează zone sigure; .3 asigurarea faptului, în legătură cu instalația portuară, că vehiculele care urmează să fie încărcate la bordul transbordoarelor, a navelor ro-ro și a navelor de pasageri fac obiectul unei percheziții înainte de încărcare, frecvența acestor percheziții fiind cea prevăzută în SSP; .4 separarea persoanelor controlate și a efectelor lor de persoanele care nu au fost controlate și de efectele lor; .5 separarea pasagerilor care se îmbarcă de cei care debarcă; .6 identificarea punctelor de acces care ar trebui securizate sau păzite în permanență pentru a preveni accesul persoanelor neautorizate; .7 securizare, prin blocare sau prin altă modalitate, a accesului la spațiile care nu sunt păzite și care comunică cu zonele în care au acces pasagerii și vizitatorii; .8 comunicarea către întregul personal al navei a informațiilor privind securitatea pentru a-l informa cu privire la amenințările posibile, la procedurile care permit semnalarea persoanelor, activităților sau obiectelor suspecte și la necesitatea de a rămâne vigilent.			
9.15 La nivelul de securitate 1, ar trebui să fie posibil să fie percheziționate toate persoanele care doresc să urce la bordul unei nave. Frecvența acestor percheziții, inclusiv a celor aleatorii, ar trebui specificată în SSP aprobat și ar trebui aprobată în mod expres de Administrație. Ar fi preferabil ca aceste percheziții să fie efectuate de instalația portuară în	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
strânsă cooperare cu nava și în apropierea acesteia. Membrilor personalului navei nu ar trebui să li se ceară să își percheziționeze colegii sau efectele acestora, cu excepția cazului în care există motive întemeiate privind securitatea. Această inspecție trebuie efectuată în așa fel încât să se respecte în totalitate drepturile persoanelor și să nu se încalce demnitatea umană fundamentală.		obligatoriu spre aplicare directă.	
9.16 La nivelul de securitate 2, SSP ar trebui să definească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate pentru a proteja nava de un risc sporit de incident de securitate, pentru a garanta o vigilență mai mare și un control mai strict; aceste măsuri ar putea consta în: .1 desemnarea de personal suplimentar pentru patrulare în zonele punții în timpul orelor de liniște pentru a descuraja orice acces neautorizat; .2 limitarea numărului de puncte de acces pe navă prin identificarea celor care trebuie închise și a mijloacelor adecvate de securizare a lor; .3 descurajarea accesului pe navă dinspre apă prevăzând, de exemplu, în cooperare cu instalația portuară, patrulă; .4 stabilirea unei zone în care accesul este restricționat pe partea dinspre chei a navei, în strânsă cooperare cu instalația portuară; .5 percheziționarea mai frecventă și mai în detaliu a persoanelor, a efectelor personale și a vehiculelor îmbarcate sau încărcate pe navă; .6 escortarea vizitatorilor la bordul navei;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.7 comunicarea tuturor membrilor personalului navei de informații privind securitatea pentru a-l informa cu privire la amenințările posibile, la procedurile care permit semnalarea persoanelor, activităților sau obiectelor suspecte și la necesitatea de a rămâne vigilent; .8 efectuarea unei percheziții totale sau parțiale a navei.			
9.17 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. În SSP ar trebui să se descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară. Aceste măsuri ar putea consta în: .1 limitarea accesului la un singur punct, controlat; .2 permiterea accesului numai persoanelor însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate; .3 îndrumarea persoanelor aflate la bordul navei; .4 suspendarea îmbarcării sau debarcării; .5 suspendarea operațiunilor de manipulare a încărcăturii, de livrare etc.; .6 evacuarea navei; .7 mutarea navei; .8 pregătirea unei percheziții totale sau parțiale a navei.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Zone de la bordul navei în care accesul este restricționat	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
9.18. SSP ar trebui să identifice zonele în care accesul este restricționat care urmează a fi stabilite la bordul navei, să le specifice întinderea, perioadele în care se aplică, măsurile de securitate care vor fi luate pentru a controla accesul în aceste zone sau activitățile din interiorul acestor zone. Scopul stabilirii de zone în care accesul este restricționat este de: .1 a preveni accesul persoanelor neautorizate; .2 a proteja pasagerii, personalul navei și personalul instalațiilor portuare sau celelalte persoane autorizate să se afle la bordul navei; .3 a proteja zonele de securitate nevralgice din interiorul navei; .4 a proteja încărcătura și proviziile de bord de orice manipulare frauduloasă.		Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.19 SSP ar trebui să asigure instituirea unor politici și practici definite clar pentru a controla accesul în toate zonele în care accesul este restricționat.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.20 SSP ar trebui să prevadă ca toate zonele în care accesul este restricționat să fie semnalate clar, astfel încât să se indice că accesul în zonă este restricționat și că prezența persoanelor neautorizate în aceste zone constituie o încălcare a măsurilor de securitate.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
		atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.21 Zonele în care accesul este restricționat pot include: .1 puntea de comandă, sălile mașinilor de categoria A și alte posturi de control, astfel cum sunt acestea definite în capitolul II-2; .2 spațiile care conțin echipamente și sisteme de securitate și de supraveghere, precum și comenzile lor și comenzile dispozitivului de iluminare; .3 spațiile conținând instalațiile de ventilație și de aer condiționat și alte spații similare; .4 spațiile care dau acces la rezervoarele de apă potabilă, la pompe sau la colectoare; .5 spațiile care conțin mărfuri periculoase sau substanțe periculoase; .6 spațiile care conțin pompe pentru încărcătură și comenzile acestora; .7 spațiile de încărcare și spațiile care conțin proviziile de bord; .8 locurile de cazare pentru echipaj; .9 orice altă zonă în care accesul trebuie restricționat pentru a asigura securitatea navei, pe care CSO o va fi declarat zonă în care accesul este restricționat pe baza SSA.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.22 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în zonele în care accesul este restricționat, care pot include:	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.1 blocarea sau securizarea punctelor de acces; .2 utilizarea de echipament de supraveghere pentru monitorizarea zonelor; .3 utilizarea de paznici sau patrulare; .4 utilizarea de dispozitive automate de detectare a intruziunii pentru a alerta personalul navei cu privire la accesul persoanelor neautorizate.		Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.23 La nivelul de securitate 2, este necesar să se mărească frecvența și gradul de supraveghere a zonelor în care accesul este restricționat și să fie intensificat controlul accesului în aceste zone pentru a se asigura că numai persoanele autorizate au acces. SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate, care pot include: .1 stabilirea de zone în care accesul este restricționat adiacente punctelor de acces; .2 păzirea permanentă a echipamentelor de supraveghere; .3 desemnarea de personal suplimentar pentru a păzi zonele în care accesul este restricționat și a face patrulări.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.24 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. SSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară; aceste măsuri ar putea consta în:	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.1 stabilirea de zone în care accesul este restricționat suplimentare pe navă, în apropierea locului incidentului de securitate sau a locului în care se presupune că este amenințarea la adresa securității, în care accesul este restricționat; .2 percheziția zonelor în care accesul este restricționat ca parte a percheziției navei.			
Manipularea încărcăturii 9.25 Măsurile de securitate privind manipularea încărcăturii ar trebui să permită: .1 prevenirea oricărei manipulări frauduloase; .2 prevenirea acceptării și depozitării la bordul navei a unei încărcături al cărei transport nu este prevăzut.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.26 Măsurile de securitate, dintre care unele ar fi putut fi aplicate împreună cu instalația portuară, ar trebui să includă proceduri de control al inventarului în punctele de acces pe navă. În cazul în care încărcătura se află la bordul navei, ar trebui să poată fi identificată ca fiind aprobată pentru a fi încărcată pe navă. În afară de aceasta, ar trebui instituite măsuri de securitate pentru a se asigura faptul că încărcătura aflată la bord nu a făcut obiectul unei manipulări frauduloase.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.27 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în timpul manipulării încărcăturii, care pot consta în:	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.1 efectuarea de inspecții regulate ale încărcăturii, ale unităților de transport și ale spațiilor de încărcare înainte și în timpul operațiunilor de manipulare a încărcăturii; .2 verificarea faptului că încărcătura care a fost încărcată corespunde documentației aferente acesteia; .3 asigurarea, împreună cu instalația portuară, a faptului că vehiculele care urmează să fie încărcate pe transbordoare, pe nave ro-ro și pe nave de pasageri fac obiectul unei percheziții înainte de a fi încărcate, frecvența acestor percheziții fiind cea prevăzută în SSP; .4 verificarea sigiliilor sau alte metode pentru a preveni manipularea frauduloasă.		Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.28 Inspecția încărcăturii poate fi realizată prin unul sau prin toate mijloacele următoare: .1 examinare vizuală și fizică; .2 utilizare de echipament de scanare/detecție, de dispozitive mecanice sau câini.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.29 În caz de mutări regulate sau repetate ale încărcăturii, CSO sau SSO pot, după consultarea instalației portuare, să stabilească cu expeditorii sau cu alte persoane responsabile de aceste încărcături aranjamente privind controlul din afara navei, sigilarea, programarea mutării încărcăturii, documentația de sprijin etc. Aceste aranjamente ar trebui să	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
fie comunicate PFSO respectiv și să fie aprobate de către acesta.		obligatoriu spre aplicare directă.	
9.30 La nivelul de securitate 2, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate în timpul manipulării încărcăturii, care pot include: .1 o inspecție detaliată a încărcăturii, a unităților de transport și a spațiilor de încărcătură; .2 intensificarea controalelor, pentru a se asigura că numai încărcătura prevăzută este încărcată; .3 intensificarea perchezițiilor vehiculelor care urmează să fie încărcate pe transbordoare, pe nave ro-ro și pe nave de pasageri; .4 o verificare mai frecventă și mai în detaliu a sigiliilor și alte metode utilizate pentru a preveni orice manipulare frauduloasă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.31 Inspecția detaliată a încărcăturii poate fi realizată prin unul sau prin toate mijloacele următoare: .1 examinări vizuale și fizice mai frecvente și mai detaliate; .2 utilizarea mai frecventă de echipamente de scanare/detecție, de dispozitive mecanice sau câini; .3 coordonarea măsurilor de securitate consolidate cu expeditorul sau cu altă parte responsabilă, în conformitate cu acordurile și cu procedurile stabilite.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.32 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
de securitate. SSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară. Aceste măsuri ar putea include: .1 suspendarea operațiunilor de încărcare sau de descărcare a încărcăturii; .2 verificarea inventarului mărfurilor periculoase și substanțelor de risc transportate la bord, după caz, și amplasarea acestora.		Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Livrarea proviziilor de bord 9.33 Măsurile de securitate privind livrarea proviziilor de bord ar trebui să constea din: .1 verificarea proviziilor de bord și a integrității ambalajelor; .2 prevenirea acceptării proviziilor de bord fără o inspecție prealabilă; .3 prevenirea manipulării frauduloase; .4 prevenirea acceptării proviziilor de bord în cazul în care nu au fost comandate.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.34 În cazul navelor care utilizează în mod regulat instalația portuară, ar putea fi oportun să se stabilească proceduri între navă, furnizorii acesteia și instalația portuară, care să se refere la notificarea și planificarea livrărilor, precum și la documentația acestora. Ar trebui să existe întotdeauna o modalitate de confirmare a faptului că proviziile prezentate pentru livrare sunt însoțite de o dovadă că au fost comandate de navă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
9.35 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în timpul livrării proviziilor de bord. Aceste măsuri pot consta din: .1 verificarea faptului că proviziile corespund comenzii înainte de a fi încărcate la bord; .2 asigurarea faptului că proviziile de bord sunt de îndată depozitate la loc sigur.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.36 La nivelul de securitate 2, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate în timpul livrării proviziilor de bord, prevăzându-se efectuarea de verificări înainte de recepția proviziilor la bord și prin inspecții intensificate.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.37 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. SSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară. Aceste măsuri pot consta în: .1 efectuarea unei inspecții mai detaliate a proviziilor de bord; .2 restricționarea sau suspendarea manipulării proviziilor de bord;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.3 refuzul acceptării de a încărca la bordul navei provizii de bord.			
Manipularea bagajelor neînsoțite 9.38 SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate pentru a se verifica faptul că bagajele neînsoțite (și anume bagajele, inclusiv efectele personale, care nu se află asupra pasagerului sau membrului personalului navei în momentul inspecției sau percheziției) sunt identificate și verificate prin scanare, fiind inclusiv percheziționate, înainte de a fi acceptate la bordul navei. Nu este prevăzut ca aceste bagaje să facă obiectul unei verificări prin scanare atât la bordul navei, cât și în instalația portuară, iar în cazul în care ambele sunt echipate adecvat, responsabilitatea verificării prin scanare ar trebui să îi revină instalației portuare. O cooperare strânsă cu instalația portuară este esențială și ar trebui luate măsuri pentru a garanta că bagajele neînsoțite sunt manipulate în siguranță după verificarea prin scanare.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.39 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în timpul manipulării bagajelor neînsoțite pentru a se asigura că 100 % din bagajele neînsoțite sunt supuse unei verificări prin scanare sau unei percheziții, în special cu un aparat de scanare cu raze X.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
9.40 La nivelul de securitate 2, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate în timpul manipulării bagajelor neînsoțite, 100 % din acestea trebuind să fie supuse unui control radioscopic.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.41 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. SSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară. Aceste măsuri pot consta în: .1 efectuarea unei verificări prin scanare mai detaliată a bagajelor neînsoțite, efectuând de exemplu un control radioscopic din cel puțin două unghiuri diferite; .2 pregătirea pentru restricționarea sau suspendarea manipulării bagajelor neînsoțite; .3 refuzul de a accepta încărcarea la bord a bagajelor neînsoțite.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Supravegherea securității navei 9.42 Nava ar trebui să fie dotată cu mijloace care să permită asigurarea supravegherii acesteia, a zonelor de la bord în care accesul este restricționat și a zonelor din jurul navei. Aceste mijloace de supraveghere pot include utilizarea de:	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.1 dispozitive de iluminat; .2 personal de gardă, paznici însărcinați cu asigurarea securității și servicii de pază pe punte, inclusiv patrule; .3 dispozitive automate de detectare a intruziunii și echipamente de supraveghere.		atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.43 Atunci când sunt utilizate, dispozitivele automate de detectare a intruziunii ar trebui să activeze o alarmă sonoră și/sau vizuală într-un loc care este păzit sau supravegheat în permanență.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.44 SSP ar trebui să stabilească procedurile și echipamentele necesare pentru fiecare nivel de securitate, precum și mijloacele de garantare a faptului că echipamentele de supraveghere vor putea funcționa în permanență, ținând seama de efectele posibile ale condițiilor meteorologice sau ale întreruperilor de energie electrică.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.45 La nivelul de securitate 1, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate, care constau într-o combinație de dispozitive de iluminare, de servicii de pază, de paznici însărcinați cu asigurarea securității sau de echipamente de securitate și supraveghere	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
care permit personalului însărcinat cu asigurarea securității navei să țină nava sub observație, în general, și barierele și zonele în care accesul este restricționat, în special.		atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.46 Puntea navei și punctele de acces pe navă ar trebui iluminate în timpul orelor în care este întuneric și în perioadele în care vizibilitatea este redusă pe durata efectuării de către navă a activităților de interfață navă/port sau atunci când se află într-o instalație portuară sau este ancorată, după caz. Atunci când navighează, navele ar trebui să utilizeze iluminarea maximă compatibilă cu siguranța navigației, atunci când este necesar, având în vedere dispozițiile în vigoare din Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea coliziunii pe mare. La stabilirea intensității adecvate a iluminării și a amplasamentului adecvat al acesteia, este necesar să se țină seama de următoarele: .1 personalul navei ar trebui să poată detecta activități care au loc în afara navei, atât pe uscat, cât și pe apă; .2 ar trebui să fie iluminată atât zona navei, cât și cea din jurul navei; .3 iluminarea ar trebui să faciliteze identificarea persoanelor la punctele de acces; .4 iluminarea ar putea fi asigurată prin coordonare cu instalația portuară.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.47 La nivelul de securitate 2, SSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
aplicate pentru a consolida mijloacele de control și de supraveghere. Aceste măsuri pot consta în: .1 efectuarea unor patrulări de securitate mai frecvente și mai în detaliu; .2 creșterea acoperirii și intensității iluminării sau utilizarea de echipamente de securitate și de supraveghere; .3 repartizarea de personal suplimentar ca marinari de veghe; .4 asigurarea coordonării cu patrulele de pe apă și cu patrulele care efectuează ronduri pe jos sau în vehicule, pe uscat, după caz.		Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.48 Poate fi necesară iluminarea suplimentară pentru a se asigura protecția de risc sporit de incident de securitate. În acest caz, această iluminare poate fi efectuată prin coordonare cu instalația portuară pentru a furniza iluminare suplimentară pe uscat.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
9.49 La nivelul de securitate 3, nava ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. SSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de navă, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu instalația portuară. Aceste măsuri pot consta în: .1 aprinderea întregului dispozitiv de iluminare la bordul navei sau iluminarea zonei din jurul navei;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.2 pornirea întregului echipament de supraveghere de la bord capabil să înregistreze activitățile de la bord sau din apropierea navei; .3 prelungirea la maximum a intervalului de timp în care echipamentele de supraveghere pot continua să înregistreze; .4 pregătirea pentru inspecția submarină a cocii navei; .5 luarea de măsuri, inclusiv rotirea lentă a elicelor navei, în cazul în care este posibil, pentru a descuraja accesul submarin la coca navei.			
Niveluri de securitate diferite 9.50 SSP ar trebui să specifice procedurile și măsurile de securitate pe care le-ar putea adopta nava în cazul în care nava aplică un nivel de securitate superior celui aplicat într-o instalație portuară.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Activități neprevăzute de Cod 9.51 SSP ar trebui să specifice procedurile și măsurile de securitate pe care le-ar putea aplica nava atunci când: .1 se află într-un port al unui stat care nu este guvern contractant; .2 efectuează o activitate de interfață cu o navă căreia nu i se aplică prezentul Cod;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.3 efectuează o activitate de interfață cu platforme fixe sau plutitoare sau cu o unitate mobilă de foraj amplasată în acel loc; sau .4 efectuează o activitate de interfață cu un port sau cu o instalație portuară care nu este obligată să îndeplinească dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din prezentul Cod.			
Declarații de securitate 9.52 SSP ar trebui să descrie în detaliu cum se procedează cu declarațiile de securitate (DoS) cerute de o instalație portuară și situațiile în care nava însăși ar trebui să solicite o DoS.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Audit și revizuire 9.53 SSP ar trebui să indice modul în care CSO și SSO intenționează să verifice menținerea eficienței SSP și procedura de urmat pentru revizuirea, actualizarea sau modificarea SSP.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
10. REGISTRE Generalități 10.1 Registrele ar trebui să fie disponibile funcționarilor autorizați corespunzător ai guvernelor contractante pentru ca	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
aceștia să poată verifica faptul că dispozițiile din planurile de securitate sunt puse în aplicare. 10.2 Registrele pot fi păstrate în orice formă, dar ar trebui protejate de orice acces sau dezvăluire neautorizată.		proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă. Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
11. AGENTUL DE SECURITATE AL COMPANIEI Recomandările pertinente sunt prevăzute în secțiunile 8, 9 și 13.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
12. AGENTUL DE SECURITATE AL NAVEI Recomandările pertinente sunt prevăzute în secțiunile 8, 9 și 13.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
		obligatoriu spre aplicare directă.	
13. FORMAREA, EXERCITIILE ȘI ANTRENAMENTUL ÎN MATERIE DE SECURITATE A NAVEI Formarea 13.1 Agentul de securitate al companiei (CSO) și personalul competent al companiei de pe uscat și agentul de securitate al navei (SSO) ar trebui să aibă cunoștințe și să primească formarea profesională în unele sau în toate domeniile următoare, după caz: .1 administrarea securității; .2 convenții, recomandări, culegeri de reguli și coduri internaționale pertinente; .3 legislație și reglementări interne pertinente; .4 responsabilitatea și funcțiile altor organisme de securitate; .5 metodologia evaluării securității navei; .6 metode de vizitare și de inspecție a securității navei; .7 operațiunile navelor și ale porturilor și condițiile acestor operațiuni; .8 măsuri de securitate aplicate la bordul navei și în instalația portuară; .9 pregătirea, intervenția și planificarea de urgență; .10 tehnici de instruire pentru formarea în materie de securitate, inclusiv măsurile și procedurile de securitate;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.11 operarea informațiilor confidențiale privind securitatea și a comunicațiilor privind securitatea; .12 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora; .13 identificarea și detectarea armelor și a substanțelor și dispozitivelor periculoase; .14 identificarea nediscriminatorie a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea; .15 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate; .16 echipamente și sisteme de securitate și limitele de utilizare a acestora; .17 metode de aplicat în cadrul auditurilor, inspecțiilor, controalelor și supravegherii; .18 metode de percheziție și de inspecție neinvazive; .19 exerciții și antrenamente în materie de securitate, inclusiv exercițiile și antrenamentele desfășurate cu instalațiile portuare; .20 evaluarea exercițiilor și antrenamentelor în materie de securitate.			
13.2 În afară de aceasta, SSO ar trebui să aibă cunoștințe adecvate și să primească o formare profesională în unele sau în toate domeniile următoare, după caz: .1 proiectarea navei; .2 planul de securitate al navei și procedurile aferente (inclusiv formare privind modul de răspuns la un incident de securitate bazat pe un scenariu); .3 gestionarea pasagerilor și tehnici de control;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.4 funcționarea echipamentelor și sistemelor de securitate; .5 testarea, calibrarea și, atunci când nava este în larg, întreținerea echipamentelor și sistemelor de securitate.			
13.3 Personalul de la bordul navei care are sarcini specifice în materie de securitate ar trebui să aibă cunoștințe suficiente și capacitatea de a se achita de sarcinile care îi sunt încredințate, inclusiv, după caz: .1 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora; .2 detectarea și identificarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase; .3 identificarea nediscriminatorie a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea; .4 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate; .5 gestionarea pasagerilor și tehnici de control; .6 comunicații privind securitatea; .7 cunoașterea procedurilor și a planurilor de urgență; .8 funcționarea echipamentelor și a sistemelor de securitate; .9 testarea, calibrarea și, atunci când nava este în larg, întreținerea echipamentelor și sistemelor de securitate; .10 tehnici de inspecție, de control și de supraveghere; .11 metode de percheziție fizică a persoanelor, a efectelor personale, a bagajelor, a încărcăturii și a proviziilor de bord.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
13.4 Toți ceilalți membri ai personalului de la bordul navei ar trebui să cunoască suficient de bine dispozițiile pertinente din planul de securitate al navei (SSP) și să fie familiarizați cu acestea, inclusiv:	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.1 semnificația și implicațiile diferitelor niveluri de securitate; .2 cunoașterea procedurilor și a planurilor de urgență; .3 identificarea și detectarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase; .4 identificarea nediscriminatorie a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea; .5 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate.		proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Exerciții și antrenamente 13.5 Obiectivul exercițiilor și antrenamentelor este acela de a garanta că personalul de la bordul navei este competent în ceea ce privește achitarea de toate sarcinile care îi sunt încredințate în materie de securitate la toate nivelurile de securitate și în ceea ce privește identificarea oricărei deficiențe a sistemului de securitate care este necesar să fie remediată. 13.6 Pentru a asigura eficiența punerii în aplicare a dispozițiilor planului de securitate al navei, ar trebui efectuate exerciții cel puțin o dată la trei luni. În afară de aceasta, în cazul în care peste 25 % din personalul navei este înlocuit, într-un moment oarecare, cu personal care nu a participat anterior la un exercițiu la bordul navei în cauză în ultimele trei luni, ar trebui efectuat un exercițiu în săptămâna următoare celei în care s-a efectuat schimbarea personalului. Aceste exerciții ar trebui să se refere la elemente individuale din plan, precum amenințările la adresa securității prevăzute la punctul 8.9.	178. Fiecare navă trebuie să dețină la bord un plan de securitate al navei elaborat de companie, aprobat de către Agenția Navală în condițiile stabilite de prezentul regulament. Planul de securitate al navei cuprinde măsuri corespunzătoare pentru cele trei niveluri de securitate prevăzute de prezentul regulament. 179. În condițiile stabilite de prezentul regulament, planul de securitate al unei nave poate fi elaborat și de o organizație de securitate recunoscută. Agenția Navală poate delega unei organizații de securitate recunoscute revizuirea și aprobarea planului de securitate al navei sau a modificărilor aduse unui plan aprobat anterior. 180. Organizația de securitate recunoscută care efectuează revizuirea și aprobarea planului de securitate al navei sau a modificărilor aduse acestuia nu poate fi aceeași care a participat la efectuarea evaluării securității navei, la elaborarea	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
13.7 Ar trebui efectuate diferite tipuri de exerciții, care pot include participarea agenților de securitate ai companiei, a agenților de securitate ai instalației portuare, a autorităților pertinente ale guvernelor contractante, precum și a agenților de securitate ai navei, în cazul în care sunt disponibili, cel puțin o dată în fiecare an calendaristic, intervalele dintre exerciții nefiind mai mari de 18 luni. Aceste exerciții ar trebui să testeze comunicațiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor și riposta. Aceste exerciții pot: .1 fi efectuate la scară reală sau în mediu real; .2 consta dintr-o simulare teoretică sau dintr-un seminar; .3 fi combinate cu alte exerciții, precum exerciții de căutare și de salvare sau de intervenție de urgență. 13.8 Participarea companiei la un exercițiu cu un alt guvern contractant ar trebui recunoscută de către Administrație.	planului ori la pregătirea modificărilor aduse acestuia.		
14. SECURITATEA INSTALAȚIEI PORTUARE Recomandările pertinente sunt prevăzute în secțiunile 15, 16 și 18.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
15. EVALUAREA SECURITĂȚII INSTALAȚIEI PORTUARE Generalități	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
15.1 Evaluarea securității instalației portuare poate fi efectuată de către un organism de securitate recunoscut (RSO). Cu toate acestea, o PFSA care a fost efectuată nu poate fi aprobată decât de către guvernul contractant pertinent. 15.2 În cazul în care un guvern contractant apelează la un organism de securitate recunoscut pentru a examina sau a verifica conformitatea PFSA, RSO nu ar trebui să aibă nici o legătură cu RSO care a efectuat sau a contribuit la elaborarea acestei evaluări.		proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

15.3 PFSA ar trebui să se refere la următoarele elemente dintr-o instalație portuară: .1 securitatea fizică; .2 integritatea structurală; .3 sistemele de protecție individuală; .4 proceduri generale; .5 sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; .6 infrastructura transporturilor pertinente; .7 servicii colective; .8 alte zone care, în cazul în care sunt avariate sau sunt utilizate pentru observații ilegale, prezintă un risc pentru persoane, bunuri sau pentru operațiunile din interiorul instalației portuare. 15.4 Persoanele care participă la efectuarea unei PFSA ar trebui să poată obține asistență din partea experților în ceea ce privește: .1 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora; .2 detectarea și identificarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase; .3 identificarea nediscriminatorie a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea; .4 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate; .5 metodele utilizate pentru a produce un incident de securitate; .6 efectele explozibililor asupra structurilor și serviciilor instalației portuare; .7 securitatea instalației portuare; .8 practicile comerciale portuare;	80. Evaluarea securității instalației portuare are ca obiect, după caz, cel puțin următoarele elemente: 80.1. securitatea fizică a instalației portuare; 80.2. integritatea structurală a instalației portuare; 80.3. sistemele de protecție individuală; 80.4. procedurile generale aplicabile în cadrul instalației portuare; 80.5. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; 80.6. infrastructura de transport relevantă; 80.7. serviciile colective relevante; 80.8. orice alte zone care, în cazul deteriorării ori utilizării lor pentru observații ilegale, pot genera riscuri pentru persoane, bunuri sau pentru operațiunile desfășurate în cadrul instalației portuare. 81. Inspectorii din cadrul Agenției Navale care efectuează evaluări securității instalației portuare trebuie să poată beneficia, după caz, de asistența experților în următoarele domenii: 81.1. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a formelor de manifestare ale acestora; 81.2. detectarea și identificarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase; 81.3. identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentelor persoanelor care pot reprezenta un risc pentru securitate; 81.4. tehnicile utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate;	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004
--	---	--------------------------	---

.9 planificarea de urgență, pregătirea pentru situațiile de urgență și măsurile care urmează să fie luate pentru a face față; .10 măsurile de securitate fizică, de exemplu împrejuririle; .11 sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; .12 transport și construcții civile; .13 operațiunile navelor și porturilor.	81.5. metodele utilizate pentru producerea unui incident de securitate; 81.6. efectele explozibililor asupra structurilor și serviciilor instalației portuare; 81.7. securitatea instalației portuare; 81.8. practicile comerciale portuare; 81.9. planificarea de urgență, pregătirea pentru situații de urgență și măsurile de răspuns; 81.10. măsurile de securitate fizică, inclusiv împrejuririle; 81.11. sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice; 81.12. transportul și construcțiile civile; 81.13. operațiunile navelor și porturilor.		
---	---	--	--

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Identificarea și evaluarea bunurilor și a infrastructurilor importante care este important să fie protejate 15.5 Identificarea și evaluarea bunurilor importante și a elementelor infrastructurii importante este un proces care permite stabilirea importanței relative a structurilor și instalațiilor pentru funcționarea instalației portuare. Acest proces de identificare și de evaluare este esențial, întrucât asigură o bază pentru definirea strategiilor de atenuare a defectelor axate pe acele bunuri și structuri care sunt cel mai important de protejat de un incident de securitate. Acest proces ar trebui să ia în considerare pierderile potențiale de vieți omenești, importanța portului din punct de vedere economic, valoarea sa simbolică și prezența instalațiilor guvernamentale.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
15.6 Identificarea și evaluarea bunurilor și a infrastructurilor ar trebui să permită ierarhizarea acestora în funcție de importanța relativă a protecției acestora. Preocuparea primordială ar trebui să o reprezinte evitarea deceselor sau a rănirii. Este de asemenea important să se stabilească dacă instalația portuară, structura sau instalațiile pot continua să funcționeze fără bunul respectiv și în ce măsură este posibil să se restabilească rapid o funcționare normală.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
15.7 Bunurile și infrastructura care ar trebui considerate ca fiind importante de protejat pot include: .1 punctele de acces, intrările, abordările și ancorările, zonele de manevră și de acostare;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.2 instalațiile, terminalele, zonele de depozitare a încărcăturii și echipamentul de manipulare a încărcăturii; .3 sisteme precum rețelele de distribuție a electricității, sistemele de radio și telecomunicații și sistemele și rețelele informatice; .4 sistemele de gestionare a traficului navelor în port și a auxiliarelor pentru navigație; .5 centralele electrice, circuitele de transfer a încărcăturilor și alimentarea cu apă; .6 podurile, căile ferate, drumurile; .7 navele de serviciu din porturi, inclusiv pilotinele, remorcherele, limburile etc.; .8 echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere; .9 apele adiacente instalației portuare.		atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
15.8 Este esențial să se identifice clar bunurile și infrastructurile în vederea evaluării standardelor de securitate ale instalației portuare, să se stabilească ordinea priorităților măsurilor de protecție și a alocării resurselor pentru a proteja mai bine instalația portuară. Acest proces poate implica obligația de a consulta autoritățile pertinente responsabile de structurile adiacente instalației portuare care ar putea produce avarii în cadrul instalației portuare sau care ar putea fi utilizate în scopul producerii de avarii la instalația portuară sau pentru a observa ilegal instalația sau pentru a deturna atenția.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Identificarea amenințărilor posibile la adresa bunurilor și infrastructurilor și a probabilității apariției acestora, în scopul stabilirii măsurilor de securitate și a clasificării lor în ordinea priorităților 15.9 Ar trebui identificate actele care ar putea amenința securitatea bunurilor și a infrastructurilor, precum și metodele de producere a acestor acte pentru a evalua vulnerabilitatea unui bun sau a unui anumit amplasament la un incident de securitate și de a institui, clasându-le în ordinea priorităților, măsurile de securitate necesare pentru planificarea și alocarea de resurse. Pentru a identifica și evalua fiecare act potențial și metoda de producere a acestuia, ar trebui să se țină seama de diverși factori, inclusiv de evaluările amenințărilor, efectuate de organisme publice. Persoanele responsabile cu efectuarea evaluării care identifică și evaluează amenințările nu trebuie să invoce cele mai grave situații pentru a acorda consiliere privind planificarea și alocarea resurselor.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
15.10 PFSA ar trebui să includă o evaluare efectuată în colaborare cu organismele de securitate pertinente pentru a determina: .1 toate caracteristicile instalației portuare, inclusiv transportul maritim care utilizează instalația, din cauza cărora aceasta riscă să devină ținta unui atac; .2 consecințele probabile ale unui atac împotriva sau în instalația portuară, în ceea ce privește pierderea de vieți	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
omenești, avarierea bunurilor, perturbarea activităților economice, inclusiv perturbarea sistemelor de transport; .3 intențiile și resursele celor care pot organiza un asemenea atac; .4 tipul sau tipurile posibile de atac, pentru a obține o evaluare globală a gradului de risc pentru care trebuie instituite măsuri de securitate.			
15.11 PFSA ar trebui să ia în considerare toate amenințările posibile, care pot include următoarele tipuri de incidente de securitate: .1 avarierea sau distrugerea instalației portuare sau a navei, de exemplu prin dispozitive explozibile, incendiere premeditată, sabotaj sau vandalism; .2 deturnarea sau capturarea navei sau a persoanelor de la bord; .3 manipularea frauduloasă a încărcăturii, a echipamentului sau a sistemelor esențiale ale navei sau a proviziilor de bord; .4 accesul sau utilizarea neautorizată, inclusiv prezența pasagerilor clandestini; .5 contrabanda cu arme sau cu echipamente, inclusiv cu arme de distrugere în masă; .6 utilizarea navei pentru transportul persoanelor care intenționează să provoace un incident de securitate și a echipamentului lor; .7 utilizarea navei în sine ca armă sau ca mijloc de producere de avarii sau a unei distrugerii;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.8 blocarea intrărilor în port, a ecluzelor, a zonelor de abordare; .9 atac nuclear, biologic și chimic.			
15.12 Acest proces ar trebui să implice obligația de a consulta autoritățile pertinente responsabile de structurile adiacente instalației portuare care ar putea produce avarii în cadrul instalației portuare sau care ar putea fi utilizate în scopul producerii de avarii instalației portuare sau pentru a observa ilegal instalația sau pentru a deturna atenția.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Identificarea, selectarea și clasificarea în ordinea priorităților a măsurilor de contracarare și a schimbărilor de procedură și eficiența cu care acestea pot reduce vulnerabilitatea 15.13 Identificarea și clasificarea în ordinea priorităților a măsurilor de contracarare vizează asigurarea faptului că se utilizează cele mai eficiente măsuri de securitate pentru a reduce vulnerabilitatea unei instalații portuare sau a unei interfețe navă/port în fața amenințărilor posibile.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
15.14 Măsurile de securitate ar trebui selectate pe baza unor factori precum capacitatea de a reduce probabilitatea producerii unui atac și ar trebui evaluate ținând de seama de informații care includ: .1 anchete, inspecții și audituri de securitate;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.2 consultări cu proprietarii și operatorii instalației portuare și cu proprietarii/operatorii structurilor adiacente, după caz; .3 istoricul incidentelor de securitate; .4 operațiunile efectuate în cadrul instalației portuare.		obligatoriu spre aplicare directă.	
Identificarea punctelor vulnerabile 15.15 Identificarea punctelor vulnerabile ale structurilor fizice, ale sistemelor de protecție a personalului, ale procedurilor și a altor elemente care pot produce un incident de securitate poate fi utilizată pentru a elimina sau a atenua aceste puncte vulnerabile. De exemplu, efectuarea unei analize ar putea evidenția puncte vulnerabile în sistemele de securitate sau în infrastructurile neprotejate ale unei instalații portuare, cum ar fi aprovizionarea cu apă, podurile etc., care ar putea fi remediate prin măsuri fizice, ca de exemplu bariere permanente, alarme, echipament de supraveghere etc.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
15.16 Identificarea punctelor vulnerabile ar trebui să includă examinarea următoarelor aspecte: .1 accesul dinspre apă sau dinspre țărm la instalația portuară și la navele acostate la acea instalație; .2 integritatea structurală a cheiurilor, a instalațiilor și a altor structuri conexe; .3 măsurile și procedurile de securitate existente, inclusiv sistemele de identificare; .4 măsuri și proceduri de securitate existente privind serviciile portuare și utilitățile;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.5 măsuri de protecție a echipamentului de radio și de telecomunicații, a serviciilor și a utilităților, inclusiv sistemele și rețelele informatice; .6 zonele adiacente care pot fi exploatate în timpul sau pentru un atac; .7 acordurile existente cu societăți private care furnizează servicii de securitate pe apă/pe uscat; .8 orice principii contradictorii între măsurile și procedurile de securitate și de siguranță; .9 orice conflict între sarcinile atribuite instalației portuare și sarcinile acestora cu privire la securitate; .10 orice limitare în materie de execuție și orice restricție în materie de personal; .11 orice deficiență identificată pe parcursul formării și al exercițiilor; .12 orice deficiență identificată pe parcursul operațiunilor de rutină, în urma incidentelor sau a alertelor, a notificării de probleme privind securitatea, a exercitării de măsuri de control, de audituri etc.			
16. PLANUL DE SECURITATE AL INSTALAȚIEI PORTUARE Generalități 16.1 Responsabilitatea elaborării planului de securitate al instalației portuare (PFSP) îi revine agentului de securitate al instalației portuare (PFSO). Deși nu este obligatoriu ca agentul de securitate al instalației portuare să îndeplinească	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
personal toate sarcinile asociate funcției sale, îi revine responsabilitatea finală privind îndeplinirea corectă a acestor sarcini.			
16.2 Conținutul fiecărui PFSP va fi diferit, în funcție de circumstanțele particulare ale instalației sau ale instalațiilor portuare pentru care este conceput. Evaluarea securității instalației portuare (PFSA) trebuie să fi permis identificarea caracteristicilor particulare ale instalației portuare, precum și a riscurilor potențiale în materie de securitate, care au făcut necesară desemnarea unui PFSO și elaborarea unui PFSP. Aceste caracteristici, precum și toate elementele locale sau naționale privind securitatea, vor trebui luate în considerare în cadrul PFSP la elaborarea acestuia și vor trebui instituite măsuri de securitate adecvate în vederea reducerii la maximum a riscului de încălcare a măsurilor de securitate și a consecințelor riscurilor potențiale. Guvernele contractante pot oferi consiliere privind pregătirea și conținutul unui PFSP.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.3 Toate PFSP ar trebui: .1 să descrie în detaliu organizația de securitate a instalației portuare; .2 să descrie în detaliu legăturile acestei organizații cu autoritățile competente pertinente și cu sistemele de comunicații necesare pentru a asigura în permanență funcționarea eficientă a acestei organizații, precum și legăturile ei, în special cu navele din port;	93. Planul de securitate al instalației portuare include, în mod obligatoriu, cel puțin următoarele elemente, descrise în mod detaliat: 93.1. organizarea de securitate a instalației portuare; 93.2. legăturile funcționale ale acestei organizații cu Agenția Navală, precum și sistemele de comunicații necesare pentru a asigura funcționarea	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.3 să descrie în detaliu măsurile de bază de la nivelul de securitate 1, atât operaționale, cât și fizice, care vor fi instituite; .4 să descrie în detaliu măsurile de securitate suplimentare care vor permite instalației portuare să treacă fără întârziere la nivelul de securitate 2 și, după caz, la nivelul de securitate 3; .5 să prevadă proceduri privind revizuirea regulată sau auditul PFSP și modificarea acestuia ca urmare a experienței sau a schimbării circumstanțelor; .6 să descrie procedurile de notificare a punctelor de contact de pe lângă guvernele contractante pertinente.	permanentă și eficientă a acesteia, inclusiv legăturile cu navele aflate în port; 93.3. măsurile de securitate de bază, atât operaționale, cât și fizice, aplicabile la nivelul de securitate 1; 93.4. măsurile de securitate suplimentare care permit instalației portuare să treacă fără întârziere la nivelul de securitate 2 și, după caz, la nivelul de securitate 3; 93.5. procedurile privind revizuirea periodică sau auditarea planului de securitate al instalației portuare și modificarea acestuia, în funcție de experiența acumulată sau de schimbarea circumstanțelor relevante; 93.6. legăturile funcționale ale acestei organizări cu Agenția Navală și cu sistemele de comunicații necesare pentru a asigura funcționarea permanentă și eficientă a acesteia, precum și legăturile sale, în special cu navele aflate în port.		
16.4 Elaborarea unui PFSP eficient va trebui să se bazeze pe o evaluare aprofundată a tuturor chestiunilor privind securitatea instalației portuare și în special pe o apreciere aprofundată a caracteristicilor fizice și operaționale ale fiecărei instalații portuare.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
16.5 Guvernele contractante ar trebui să aprobe PFSP-urile instalațiilor portuare aflate sub jurisdicția lor. Guvernele contractante ar trebui să elaboreze procedurile pentru a stabili dacă fiecare PFSP rămâne eficient și pot solicita ca PFSP să fie modificat înainte de a fi aprobat sau după ce a fost aprobat. PFSP ar trebui să indice faptul că rapoartele privind incidentele și amenințările de incident de securitate, privind examinările, auditurile, formarea și exercițiile, trebuie păstrate ca dovadă a conformării cu cerințele în cauză.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.6 Măsurile de securitate prevăzute în PFSP ar trebui instituite într-un interval de timp rezonabil după aprobarea PFSP și PFSP ar trebui să indice data la care va fi instituită fiecare măsură. În cazul în care instituirea acestor măsuri riscă să fie întârziată, ar trebui avizat guvernul contractant responsabil de aprobarea PFSP pentru a fi analizat acest aspect și pentru a decide adoptarea altor măsuri de securitate temporare satisfăcătoare care să asigure un grad de securitate echivalent în perioada de tranziție.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.7 Utilizarea de arme de foc la bord sau în apropierea navelor și în instalațiile portuare poate prezenta riscuri pentru securitate particulare și semnificative, în special în legătură cu anumite substanțe periculoase sau care pot deveni periculoase, și ar trebui analizată cu mare atenție. În cazul în care un guvern contractant ar decide că este necesar să se utilizeze personal armat în aceste zone, acest guvern contractant ar trebui să se asigure că personalul este autorizat	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
și instruit corespunzător în privința utilizării acestor arme și cunoaște riscurile specifice în materie de securitate din zonele respective. În cazul în care un guvern contractant autorizează utilizarea armelor de foc, ar trebui ca pentru utilizarea lor să se dea instrucțiuni de securitate specifice. PFSP ar trebui să conțină recomandări specifice în materie, în special cu privire la aplicarea sa la nave care transportă mărfuri periculoase sau care pot deveni periculoase.			
Organizarea și îndeplinirea sarcinilor privind securitatea instalației portuare 16.8 În afara recomandărilor prevăzute la punctul 16.3, PFSP ar trebui să indice următoarele elemente cu privire la toate nivelurile de securitate: .1 rolul și structura organizației de securitate a instalației portuare; .2 sarcinile și responsabilitățile întregului personal al instalației portuare care are un rol privind securitatea și formarea pe care trebuie să o fi primit, precum și măsurile necesare pentru a permite evaluarea eficienței fiecărui membru al personalului; .3 legăturile organizației de securitate a instalației portuare cu alte autorități naționale sau locale cu responsabilități în materie de securitate; .4 sistemele de comunicații prevăzute pentru a asigura o comunicare eficientă și continuă între personalul de securitate al instalației portuare, navele din port și, după caz,	94. Suplimentar față de elementele prevăzute în pct. 93, planul de securitate al instalației portuare include, pentru toate nivelurile de securitate, următoarele: 94.1. rolul și structura organizației de securitate a instalației portuare; 94.2. sarcinile și responsabilitățile personalului instalației portuare care exercită atribuții în materie de securitate, formarea profesională necesară acestuia, precum și măsurile destinate evaluării eficienței fiecărui membru al personalului; 94.3. legăturile organizării de securitate a instalației portuare cu alte autorități naționale sau locale care au atribuții în domeniul securității; 94.4. sistemele de comunicații necesare pentru asigurarea unei comunicări eficiente și continue între personalul de securitate al instalației portuare, navele aflate în port și, după caz,	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
cu autoritățile naționale sau locale cu responsabilități în materie de securitate; .5 procedurile sau măsurile de prevenire necesare menținerii în permanență a acestor comunicații continue; .6 procedurile și practicile de protejare a informațiilor confidențiale privind securitatea, deținute pe hârtie sau în format electronic; .7 procedurile necesare pentru a evalua dacă măsurile și procedurile de securitate și echipamentul de securitate, inclusiv procedurile care permit identificarea și remedierea deficiențelor sau a proastei funcționări a echipamentului, sunt în continuare eficiente; .8 procedurile de urmat care să garanteze înaintarea și evaluarea rapoartelor privind posibila nerespectare a măsurilor de securitate sau a chestiunilor legate de securitate; .9 procedurile privind manipularea încărcăturii; .10 procedurile privind livrarea proviziilor de bord; .11 procedurile care permit inventarierea și actualizarea inventarului mărfurilor periculoase și a substanțelor care pot deveni periculoase din instalația portuară, inclusiv amplasarea acestora; .12 mijloacele de alertare a patrulilor de pe mare și a echipelor de experți în percheziție și de obținere a serviciilor acestora, inclusiv pentru căutarea explozibililor și pentru inspecții submarine;	autoritățile naționale sau locale competente în domeniul securității; 94.5. procedurile și măsurile necesare pentru menținerea permanentă a comunicațiilor prevăzute în pct. 94.4; 94.6. procedurile și practicile privind protejarea informațiilor confidențiale referitoare la securitate, indiferent dacă acestea sunt deținute pe suport de hârtie sau în format electronic; 94.7. procedurile necesare pentru evaluarea continuă a eficienței măsurilor și procedurilor de securitate, precum și a echipamentelor de securitate, inclusiv procedurile de identificare și remediere a deficiențelor ori a funcționării necorespunzătoare a echipamentelor; 94.8. procedurile privind înaintarea, examinarea și evaluarea rapoartelor referitoare la posibila nerespectare a măsurilor de securitate sau la alte aspecte relevante de securitate; 94.9. procedurile privind manipularea încărcăturii; 94.10. procedurile privind livrarea proviziilor de bord; 94.11. procedurile privind inventarierea și actualizarea evidenței mărfurilor periculoase și a substanțelor care pot deveni periculoase în cadrul instalației portuare, inclusiv a amplasării acestora;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.13 procedurile care permit acordarea de asistență, la cerere, agenților de securitate ai navei pentru a confirma identitatea celor care doresc să urce la bord; .14 procedurile care permit facilitarea învoirii pe uscat a personalului navei și a schimbărilor de personal, precum și accesul vizitatorilor pe navă, inclusiv al reprezentanților organismelor însărcinate cu confortul și condițiile de viață ale navigatorilor.	94.12. mijloacele de alertare și mobilizare a patrulilor navale, a echipelor specializate de percheziție și a altor echipe de intervenție, inclusiv pentru căutarea explozibililor și efectuarea inspecțiilor submarine; 94.13. procedurile prin care, la cerere, se acordă asistență agentului de securitate al navei pentru confirmarea identității persoanelor care solicită îmbarcarea la bord; 94.14. procedurile privind facilitarea învoirii la uscat a personalului navei, efectuarea schimbului de echipaj și accesul vizitatorilor la bordul navei, inclusiv al reprezentanților organismelor care acordă asistență navigatorilor.		
16.9 Restul secțiunii 16 se referă expres la măsurile de securitate care ar putea fi luate la fiecare nivel de securitate în ceea ce privește: .1 accesul în instalația portuară; .2 zonele din instalația portuară în care accesul este restricționat; .3 manipularea încărcăturii; .4 livrarea proviziilor de bord; .5 manipularea bagajelor neînsoțite; .6 controlul securității instalației portuare.			
Accesul în instalația portuară	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
16.10 PFSP ar trebui să indice măsurile de securitate care permit protejarea tuturor mijloacelor de acces în instalația portuară identificate în PFSA.		Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.11 Pentru fiecare dintre aceste mijloace de acces, PFSP ar trebui să identifice amplasarea adecvată, în care ar trebui aplicate restricții sau interdicții de acces pentru fiecare nivel de securitate. PFSP ar trebui să precizeze tipul de restricție sau de interdicție care urmează să fie aplicat și mijloacele de punere în aplicare.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.12 PFSP ar trebui să stabilească, pentru fiecare nivel de securitate, mijlocul de identificare necesar pentru a permite accesul în instalația portuară sau pentru a rămâne în instalația portuară fără a fi luat la întrebări. Ar putea fi necesar în acest sens să se instituie un sistem adecvat de identificare permanentă și temporară a personalului instalației portuare și, respectiv, a vizitatorilor. Orice sistem de identificare ar trebui, atunci când acest lucru este posibil în practică, să fie coordonat cu cel care se aplică navelor care utilizează în mod regulat instalația portuară. Pasagerii ar trebui să fie în măsură să își poată dovedi identitatea prin permise de îmbarcare, bilete etc., dar ar trebui să nu li se permită accesul în zonele în care accesul este restricționat fără a fi supravegheați. PFSP ar trebui să stabilească dispoziții pentru a asigura	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
actualizarea regulată a sistemului de identificare și pentru ca nerespectarea procedurilor să facă obiectul unor măsuri disciplinare.			
16.13 Persoanelor care refuză sau nu pot să își decline identitatea, la cerere, și/sau să confirme scopul vizitei ar trebui să li se refuze accesul în instalația portuară, iar încercarea lor de a obține acces în instalația portuară ar trebui raportată PFSP și autorităților naționale sau locale responsabile cu securitatea.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.14 PFSP ar trebui să specifice locurile în care trebuie efectuată percheziția persoanelor, a efectelor personale, precum și a vehiculelor. Aceste locuri ar trebui să fie acoperite pentru ca percheziția să continue să fie efectuată indiferent de condițiile meteorologice, în conformitate cu frecvența specificată în PFSP. După ce au fost percheziționate, persoanele, efectele personale și vehiculele ar trebui îndreptate direct spre zonele de îmbarcare, de așteptare și de încărcare a vehiculelor.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.15 PFSP ar trebui să stabilească locuri separate pentru persoanele și efectele care au fost controlate și pentru persoanele și efectele care nu au fost controlate și, în cazul în care este posibil, zone separate pentru pasagerii care se îmbarcă și pentru cei care debarcă, pentru personalul navei și	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
efectele lor, pentru ca persoanele care nu au fost controlate să nu intre în contact cu persoanele care au fost controlate.		obligatoriu spre aplicare directă.	
16.16 PFSP ar trebui să stabilească frecvența controalelor la accesul în instalația portuară, în special în cazul în care acestea trebuie efectuate aleatoriu sau ocazional.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.17 La nivelul de securitate 1, PFSP ar trebui să indice punctele de control în care se pot aplica următoarele măsuri de securitate: .1 zonele în care accesul este restricționat, care ar trebui delimitate cu un tip de îngrădire sau de bariere aprobat de guvernul contractant; .2 controlul identității tuturor persoanelor care doresc să intre în instalația portuară care au legătură cu o navă, în special pasagerii, personalul navei și vizitatorii, precum și motivele lor, prin verificarea, de exemplu, a instrucțiunilor de îmbarcare, a biletelor pasagerilor, a permiselor de îmbarcare, a legitimațiilor profesionale etc.; .3 inspectarea vehiculelor utilizate de persoanele care doresc să intre în instalația portuară care au o legătură cu o navă; .4 verificarea identității personalului instalației portuare și a persoanelor angajate să lucreze în interiorul instalației portuare, precum și a vehiculelor lor;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.5 restricționarea accesului pentru a exclude persoanele care nu sunt angajați ai instalației portuare sau care nu lucrează în interiorul ei, în cazul în care aceste persoane nu își pot declina identitatea; .6 efectuarea unei percheziții a persoanelor, a efectelor personale, a vehiculelor și a conținutului acestora; .7 identificarea oricăror puncte de acces care, nefiind utilizate în mod regulat, ar trebui închise și blocate în permanență.			
16.18 La nivelul de securitate 1, ar trebui să fie posibil să fie percheziționate toate persoanele care doresc să intre în instalația portuară. Frecvența perchezițiilor în cauză, inclusiv a perchezițiilor aleatorii, ar trebui specificată în PFSP aprobat și ar trebui aprobată în mod expres de către guvernul contractant. Membrilor personalului navei nu ar trebui să li se ceară să își controleze colegii sau efectele personale ale acestora, cu excepția cazului în care există motive întemeiate privind securitatea. Această inspecție trebuie efectuată în așa fel încât să respecte în totalitate drepturile omului și să nu se încalce demnitatea umană fundamentală.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.19 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să se aplice, care pot consta în: .1 alocarea de personal suplimentar pentru a păzi punctele de acces și barierele din perimetrul zonei de patrulare;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.2 limitarea numărului punctelor de acces în instalația portuară, prin identificarea celor care ar trebui închise și a mijloacelor de securizare corespunzătoare acestora; .3 furnizarea de mijloace care să împiedice trecerea de punctele de acces rămase, de exemplu barierele de securitate; .4 creșterea frecvenței perchezițiilor persoanelor, a efectelor personale și a vehiculelor; .5 refuzul permiterii accesului vizitatorilor care nu pot oferi o justificare care poate fi verificată a faptului că doresc să aibă acces în instalația portuară; .6 utilizarea de nave de patrulare pentru a consolida securitatea pe apă.		obligatoriu spre aplicare directă.	
16.20 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și navele care se află în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta în: .1 interzicerea temporară a accesului în toată sau într-o parte a instalației portuare; .2 permiterea accesului numai persoanelor însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.3 suspendarea deplasărilor pietonilor sau vehiculelor în toată sau într-o parte a instalației portuare; .4 creșterea frecvenței patrulelor de securitate în interiorul instalației portuare, după caz; .5 suspendarea operațiunilor portuare în toată sau într-o parte a instalației portuare; .6 direcționarea deplasării navelor în raport cu toată sau cu o parte a instalației portuare; .7 evacuarea totală sau parțială a instalației portuare.			
Zonele din instalația portuară în care accesul este restricționat 16.21 PFSP ar trebui să identifice zonele în care accesul este restricționat care urmează a fi stabilite în instalația portuară, să specifice zona pe care o acoperă, perioadele în care se aplică, măsurile de securitate care trebuie luate pentru a controla accesul în aceste zone, precum și activitățile din această zonă. Aceasta ar trebui să includă, de asemenea, în condiții corespunzătoare, măsuri care să asigure faptul că în zonele în care accesul este restricționat temporar se efectuează verificarea de siguranță atât înainte, cât și după stabilirea unor astfel de zone. Scopul zonelor în care accesul este restricționat este de: .1 a proteja pasagerii, personalul navei, personalul instalațiilor portuare și vizitatorii, inclusiv vizitatorii care au legătură cu o navă; .2 a proteja instalația portuară;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.3 a proteja navele care utilizează sau care deserveșc instalația portuară; .4 a proteja zonele sensibile pentru securitate din cadrul instalației portuare; 5. a proteja echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere; .6 a proteja încărcătura și proviziile de bord de orice manipulare frauduloasă.			
16.22 PFSP ar trebui să asigure instituirea tuturor măsurilor de securitate stabilite în mod clar în toate zonele în care accesul este restricționat pentru a controla: .1 accesul persoanelor; .2 intrarea, staționarea, încărcarea și descărcarea vehiculelor; .3 mutarea și depozitarea încărcăturii și proviziilor de bord; .4 bagajele sau efectele personale neînsoțite.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.23 PFSP ar trebui să prevadă ca toate zonele în care accesul este restricționat să fie semnalate clar, astfel încât să se indice că accesul în zonă este restricționat și că prezența neautorizată în cadrul acestor zone constituie o încălcare a măsurilor de securitate.			
16.24 La instalarea dispozitivelor automate de detectare a intruziunii, acestea ar trebui să alerteze un centru de control care să poată răspunde la declanșarea alarmei.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi	

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

		atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.25 Zonele în care accesul este restricționat pot include: .1 zonele de pe uscat și apă adiacente navei; .2 zonele de îmbarcare și de debarcare, zonele de așteptare și de control al pasagerilor și al personalului navei, inclusiv punctele în care se efectuează percheziția; .3 zonele în care se efectuează operațiunile de încărcare, de descărcare sau de depozitare a încărcăturii și a proviziilor de bord; .4 locurile în care se păstrează informații sensibile din punctul de vedere al securității, inclusiv documentația privind încărcătura; .5 zonele în care sunt depozitate mărfuri periculoase și substanțe periculoase; .6 posturile de control ale sistemului de gestiune a traficului maritim, centrele de control ale auxiliarelor pentru navigație, inclusiv sălile de control ale sistemelor de supraveghere și de securitate; .7 zonele în care se află echipamentele de supraveghere și de securitate; .8 instalațiile radio și telecomunicații, de alimentare cu energie electrică, de distribuție a apei și alte instalații pentru utilități; .9 orice altă zonă din instalația portuară în care accesul navelor, vehiculelor sau persoanelor ar trebui restricționat.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
16.26 Aplicarea măsurilor de securitate poate fi extinsă, cu aprobarea autorităților competente, astfel încât să se restricționeze accesul neautorizat la structuri din care poate fi observată instalația portuară.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.27 La nivelul de securitate 1, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în zonele în care accesul este restricționat, care pot include: .1 instalarea unui tip de barieră permanente sau temporare în jurul zonei în care accesul este restricționat care să fie considerat acceptabil de către guvernul contractant; .2 prevederea de puncte de acces în care accesul să poată fi controlat de paznici, atunci când acestea sunt în funcțiune, și care să poată fi blocate sau barate atunci când nu se utilizează; .3 emiterea de permise, pe care persoanele trebuie să le arate pentru a indica faptul că au dreptul să se afle în zona în care accesul este restricționat; .4 marcarea clară a vehiculelor care au drept de acces în zonele în care accesul este restricționat; .5 prevederea de paznici și de patrulare; .6 instalarea de dispozitive automate de detectare a intruziunii sau de echipamente sau de sisteme de supraveghere pentru a detecta accesul neautorizat într-o zonă	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
în care accesul este restricționat sau orice mișcare în interiorul unei astfel de zone; .7 controlul deplasării navelor din vecinătatea navelor care utilizează instalația portuară.			
16.28 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să prevadă creșterea frecvenței și gradului de supraveghere a zonelor în care accesul este restricționat și intensificarea controlului accesului în aceste zone. PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să se aplice, care pot consta în: .1 creșterea eficienței barierelor sau îngrădirilor din jurul zonelor în care accesul este restricționat și în special recurgerea la patrulare sau utilizarea de dispozitive automate de detectare a intruziunii; .2 reducerea numărului punctelor de acces la zonele în care accesul este restricționat și intensificarea controalelor efectuate la celelalte puncte de acces; .3 restricționarea staționării în vecinătatea navelor acostate; .4 restricționarea suplimentară a accesului în zonele în care accesul este restricționat, precum și a mișcărilor și a depozitărilor în interiorul acestor zone; .5 utilizarea de echipament de supraveghere care presupune efectuarea de înregistrări, verificat în permanență; .6 creșterea numărului și frecvenței patrulelor, inclusiv a patrulelor pe apă de-a lungul perimetrului care delimitează zonele în care accesul este restricționat, precum și în interiorul acestor zone;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.7 restricționarea accesului în zone stabilite în prealabil adiacente zonelor în care accesul este restricționat; .8 asigurarea respectării restricțiilor de acces de către ambarcațiunile neautorizate în apele adiacente navelor care utilizează instalația portuară.			
16.29 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu navele care se află în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta în: .1 stabilirea de zone în care accesul este restricționat suplimentare în interiorul instalației portuare, în vecinătatea locului în care a avut loc incidentul de securitate sau a locului presupus al amenințării la adresa securității, în care accesul este interzis; .2 pregătirea operațiunilor de percheziție a zonelor în care accesul este restricționat, ca parte a percheziției întregii instalații portuare sau a unei părți a acesteia.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Manipularea încărcăturii 16.30 Măsurile de securitate privind manipularea încărcăturii ar trebui să permită: .1 prevenirea oricărei manipulări frauduloase; .2 prevenirea acceptării și depozitării în interiorul instalației portuare a unei încărcături al cărei transport nu este prevăzut.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
16.31 Măsurile de securitate ar trebui să includă proceduri de control al inventarului la punctele de acces în instalația portuară. Atunci când încărcătura se află în interiorul instalației portuare ar trebui să se poată identifica faptul că a fost controlată și acceptată pentru a fi încărcată pe navă sau pentru a fi temporar depozitată într-o zonă în care accesul este restricționat în timp ce se așteaptă încărcarea. Ar putea fi necesar să se restricționeze intrarea încărcăturii în instalația portuară în cazul în care data încărcării acesteia nu este confirmată.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	obligatoriu spre aplicare directă. Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.32 La nivelul de securitate 1, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în timpul manipulării încărcăturii, care pot consta în: .1 efectuarea de inspecții regulate ale încărcăturii, ale unităților de transport al încărcăturii și ale zonelor de depozitare a încărcăturii în interiorul instalației portuare, înainte și în timpul operațiunilor de manipulare a încărcăturii; .2 verificarea faptului că încărcătura care intră în instalația portuară corespunde notei de livrare sau documentației echivalente privind încărcătura; .3 percheziția vehiculelor; .4 verificarea sigiliilor și alte metode utilizate pentru a preveni manipularea frauduloasă la intrarea încărcăturii în	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
instalația portuară sau la depozitarea acesteia în interiorul instalației portuare.			
16.33 Inspecția încărcăturii poate fi realizată cu următoarele mijloace: .1 examinare vizuală și fizică; .2 utilizarea de echipamente de scanare/detectare, de dispozitive mecanice sau câini.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.34 În caz de mutări regulate sau repetate ale încărcăturii, agentul de securitate al companiei (CSO) sau agentul de securitate al navei (SSO) poate, după consultarea instalației portuare, să încheie o înțelegere cu expeditorii sau cu alte persoane responsabile cu încărcătura în cauză cu privire la efectuarea controlului în afara navei, la aplicarea de sigilii, la programarea mutărilor, la documentele de sprijin etc. Aceste înțelegeri ar trebui comunicate PFSO în cauză și aprobate de acesta.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.35 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate în timpul manipulării încărcăturii în vederea intensificării controlului; aceste măsuri pot include: .1 o inspecție detaliată a încărcăturii, a unităților de transport al încărcăturii și a zonelor de depozitare a încărcăturii în interiorul instalației portuare;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.2 controale intensificate, după caz, pentru a se asigura că numai încărcătura însoțită de documentele necesare intră în instalația portuară, este depozitată temporar și apoi este încărcată pe navă; .3 o percheziție mai în detaliu a vehiculelor; .4 o verificare mai frecventă și mai în detaliu a sigiliilor și alte metode utilizate pentru a preveni orice manipulare frauduloasă.		obligatoriu spre aplicare directă.	
16.36 Inspecția detaliată a încărcăturii poate fi efectuată prin una din următoarele modalități: .1 inspecții mai frecvente și mai detaliate ale încărcăturii, ale unităților de transport și ale zonelor în care se depozitează încărcătura în interiorul instalației portuare (examinare vizuală și fizică); .2 utilizarea mai frecventă a echipamentelor de scanare/detectare, a dispozitivelor mecanice sau a câinilor; .3 coordonarea măsurilor de securitate consolidate cu expeditorul sau cu altă parte responsabilă, în afara acordurilor și a procedurilor stabilite.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.37 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu navele care se află în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta în:	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.1 restricționarea sau suspendarea mutării încărcăturii sau a operațiunilor privind încărcătura din toată sau dintr-o parte a instalației portuare sau la bordul unei anumite nave; .2 o verificare a inventarului mărfurilor periculoase și al substanțelor care pot fi periculoase de la bordul navei și a amplasării acestora.			
Livrarea proviziilor de bord 16.38 Măsurile de securitate privind livrarea proviziilor de bord ar trebui să constea în: .1 verificarea proviziilor de bord și a integrității ambalajelor; 2. prevenirea acceptării proviziilor de bord fără o inspecție prealabilă; .3 prevenirea oricărei manipulări frauduloase; .4 prevenirea acceptării proviziilor de bord în cazul în care acestea nu au fost comandate; .5 percheziția vehiculului care efectuează livrarea; .6 escortarea vehiculelor care efectuează livrarea în interiorul instalației portuare.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.39 În cazul navelor care utilizează în mod regulat instalația portuară, ar putea fi necesar să se stabilească proceduri între navă, furnizorii acesteia și instalația portuară privind notificarea și planificarea livrărilor, precum și a documentației acestora. Ar trebui să existe întotdeauna un mijloc de a confirma că proviziile de bord prezentate în vederea livrării sunt însoțite de o dovadă că au fost comandate de navă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
16.40 La nivelul de securitate 1, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate pentru a controla livrarea proviziilor de bord. Aceste măsuri pot include: .1 o inspecție a proviziilor de bord; .2 notificarea prealabilă a conținutului încărcăturii, datele privind șoferul și numărul de înmatriculare al vehiculului; .3 o percheziție a vehiculului care efectuează livrarea.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.41 Inspecția proviziilor de bord poate fi efectuată prin unul dintre următoarele mijloace: .1 examinare vizuală și fizică; .2 utilizarea de echipamente de scanare/detectare, de dispozitive mecanice sau câini.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.42 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate pentru intensificarea controlului livrării proviziilor de bord. Aceste măsuri pot include: .1 o inspecție detaliată a proviziilor de bord; .2 o percheziție detaliată a vehiculelor care efectuează livrarea; .3 coordonare cu personalul navei pentru a efectua verificarea comenzii în comparație cu nota de livrare, înainte de intrarea în instalația portuară;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.4 escortarea vehiculului care efectuează livrarea în interiorul instalației portuare.			
16.43 Inspecția detaliată a proviziilor de bord poate fi efectuată prin unul dintre următoarele mijloace: .1 efectuarea de percheziții mai frecvente și mai detaliate ale vehiculelor care efectuează livrarea; .2 utilizarea mai frecventă de echipamente de scanare/detectare, de dispozitive mecanice sau câini; .3 restricționarea sau interzicerea intrării proviziilor de bord în cazul în care acestea nu trebuie să părăsească instalația portuară la un termen specificat.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.44 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu navele care se află în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta în pregătirile efectuate în vederea restricționării sau suspendării livrării proviziilor de bord în toată sau într-o parte a instalației portuare.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Manipularea bagajelor neînsoțite 16.45 PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate pentru a verifica faptul că bagajele neînsoțite (și anume bagajele, inclusiv efectele personale, care nu mai sunt asupra pasagerului sau a	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
membrului echipajului la punctul în care se efectuează inspecția sau percheziția) sunt identificate și inspectate prin scanare, inclusiv percheziționate, înainte de a fi admise în instalația portuară, și, în funcție de aranjamentele prevăzute pentru depozitare, înainte de a fi transferate între instalația portuară și navă. Nu este prevăzut ca aceste bagaje să facă obiectul unei inspecții prin scanare atât de către instalația portuară, cât și de către navă, iar în cazul în care ambele sunt dotate cu echipamente adecvate, responsabilitatea inspecției prin scanare ar trebui să îi revină instalației portuare. O cooperare strânsă cu nava este esențială și ar trebui luate măsuri pentru asigurarea faptului că bagajele neînsoțite sunt manipulate în siguranță după efectuarea inspecției prin scanare.		atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.46 La nivelul de securitate 1, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate în timpul manipulării bagajelor neînsoțite pentru a se asigura că 100 % din bagajele neînsoțite sunt supuse unei verificări prin scanare sau unei percheziții, în special cu un aparat de scanare cu raze X.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.47 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate în timpul manipulării bagajelor neînsoțite, 100 % din acestea trebuind să fie supuse unui control radiosopic.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
		atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.48 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și cu navele aflate în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta în: .1 efectuarea unei inspecții prin scanare mai detaliate a bagajelor neînsoțite, efectuând de exemplu un control radioscopic din cel puțin două unghiuri diferite; .2 pregătirea pentru restricționarea sau suspendarea manipulării bagajelor neînsoțite; .3 refuzul acceptării în instalația portuară a bagajelor neînsoțite.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Supravegherea securității instalației portuare 16.49 Organizația de securitate a instalației portuare ar trebui să fie echipată cu mijloace care să permită supravegherea instalației portuare și a zonelor din jurul ei, pe uscat și pe apă, în permanență, inclusiv în timpul nopții și în perioadele cu vizibilitate redusă, precum și a zonelor în care accesul este restricționat din interiorul instalației portuare, a navelor din instalația portuară și a zonelor din jurul navelor. Aceste mijloace de supraveghere pot include utilizarea:	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.1 de dispozitive de iluminat; .2 de paznici însărcinați cu asigurarea securității, inclusiv patrulare pe jos, în vehicule sau pe apă; .3 de dispozitive automate de detectare a intruziunii și echipamente de supraveghere.			
16.50 Atunci când sunt utilizate, dispozitivele automate de detectare a intruziunii ar trebui să declanșeze o alarmă sonoră și/sau vizuală într-un loc care este păzit sau monitorizat în permanență.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.51 PFSP ar trebui să specifice procedurile și echipamentele necesare pentru fiecare nivel de securitate, precum și mijloacele de garantare a faptului că echipamentele de monitorizare vor putea funcționa în permanență, ținând seama de efectele posibile ale condițiilor meteorologice sau ale întreruperilor de energie electrică.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.52 La nivelul de securitate 1, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate care urmează să fie aplicate, care pot consta dintr-o combinație de dispozitive de iluminare, de paznici însărcinați cu asigurarea securității sau de echipamente de securitate și de supraveghere care să permită	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
personalului însărcinat cu asigurarea securității instalației portuare: .1 să țină sub observație sectorul instalației portuare în general, inclusiv al accesului dinspre uscat și apă; .2 să țină sub observație punctele de acces, barierele și zonele în care accesul este restricționat; .3 să supravegheze zonele și mișcările din jurul navelor care utilizează instalația portuară, inclusiv să mărească intensitatea iluminatului furnizat de nava însăși.		atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.53 La nivelul de securitate 2, PFSP ar trebui să stabilească măsurile de securitate suplimentare care urmează să fie aplicate pentru a consolida mijloacele de monitorizare și de supraveghere. Aceste măsuri pot consta în: .1 mărirea acoperirii și intensității iluminării sau utilizarea de echipamente de supraveghere, inclusiv furnizarea de iluminat și supraveghere suplimentare; .2 creșterea frecvenței patrulelor pe jos, în vehicule sau pe apă; .3 alocarea de personal de securitate suplimentar pentru supraveghere și patrulare.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.54 La nivelul de securitate 3, instalația portuară ar trebui să respecte instrucțiunile date de persoanele însărcinate să răspundă în caz de incident de securitate sau de amenințare de incident de securitate. PFSP ar trebui să descrie în detaliu măsurile de securitate care ar putea fi luate de instalația portuară, în strânsă cooperare cu persoanele responsabile și	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
cu navele care se află în instalația portuară. Aceste măsuri pot consta în: .1 aprinderea tuturor luminilor din interiorul instalației portuare sau iluminarea zonei din jurul instalației portuare; .2 punerea în funcțiune a tuturor echipamentelor de supraveghere capabile să înregistreze activitățile din interiorul sau din vecinătatea instalației portuare; .3 prelungirea la maximum a intervalului de timp în care echipamentele de supraveghere pot continua să înregistreze.		obligatoriu spre aplicare directă.	
Niveluri de securitate diferite 16.55 PFSP ar trebui să specifice procedurile și măsurile de securitate pe care le-ar putea adopta instalația portuară în cazul în care aceasta ar aplica un nivel de securitate inferior celui aplicat de o navă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Activități neprevăzute de Cod 16.56 PFSP ar trebui să specifice procedurile și măsurile de securitate pe care ar trebui să le aplice instalația portuară în caz de interfață: .1 cu o navă care se află în portul unui stat care nu este guvern contractant; .2 cu o navă căreia nu i se aplică prezentul Cod; .3 cu platforme fixe sau plutitoare sau cu unități mobile de foraj aflate în larg, în staționare.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Declarații de securitate 16.57 PFSP ar trebui să determine procedurile de urmat atunci când, ca urmare a instrucțiunilor primite de la guvernul contractant, PFSO solicită o declarație de securitate sau atunci când este solicitată o declarație de securitate de către navă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Audit, revizuire și modificare 16.58 PFSP ar trebui să indice modul în care PFSO intenționează să verifice menținerea eficienței PFSP și procedura de urmat pentru a revizui, actualiza sau modifica PFSP.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.59 PFSP ar trebui revizuit în cazul în care PFSO consideră acest lucru necesar. În afară de aceasta, ar trebui revizuit: .1 în cazul în care PFSA aferentă instalației portuare este modificată; .2 în cazul în care în urma efectuării unui audit independent al PFSP sau a verificării de către guvernul contractant al organizației de securitate a instalației portuare sunt identificate lacune sau relevanța unui element important al PFSP este pusă sub semnul întrebării; .3 în urma unui incident de securitate sau a unei amenințări de incident de securitate care implică instalația portuară;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.4 în urma schimbării proprietarului sau a gestiunii instalației portuare.			
16.60 PFSO poate recomanda efectuarea de modificări corespunzătoare planului aprobat, ca urmare a oricărei revizuirii a planului. Modificările aduse PFSP cu privire la: .1 schimbări propuse care ar putea modifica fundamental abordarea adoptată pentru a asigura securitatea instalației portuare; .2 eliminarea, modificarea sau înlocuirea barierelor permanente, a echipamentelor și a sistemelor de securitate și supraveghere etc., considerate anterior ca esențiale pentru a asigura securitatea instalației portuare, ar trebui înaintate guvernului contractant care a aprobat PFSP inițial, pentru a fi analizate și aprobate. Această aprobare poate fi dată de guvernul contractant sau în numele său, cu sau fără modificări la schimbările propuse. La aprobarea PFSP, guvernul contractant ar trebui să indice care sunt modificările procedurale sau fizice care trebuie să îi fie înaintate spre aprobare.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
Aprobarea planurilor de securitate ale instalației portuare 16.61 PFSP-urile trebuie aprobate de către guvernul contractant pertinent, care ar trebui să prevadă proceduri adecvate privind: .1 înaintarea PFSP; .2 examinarea PFSP; .3 aprobarea PFSP, cu sau fără modificări;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE si proiectul de HG îi atribuie caracter	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.4 examinarea modificărilor supuse spre aprobare; .5 inspecțiile sau auditurile care permit verificarea faptului că PFSP aprobat este în continuare pertinent. În toate etapele, ar trebui adoptate dispoziții pentru a garanta caracterul confidențial al conținutului PFSP.		obligatoriu spre aplicare directă.	
Declarația de conformitate a instalației portuare 16.62 Guvernul contractant pe al cărui teritoriu este situată o instalație portuară poate emite o declarație de conformitate corespunzătoare pentru o instalație portuară (SoCPF) care să indice: .1 instalația portuară; .2 faptul că instalația portuară se conformează dispozițiilor capitolului XI-2 și ale părții A din Cod; .3 perioada de valabilitate a SoCPF, care ar trebui specificată de guvernele contractante, dar care nu ar trebui să depășească cinci ani; .4 dispozițiile stabilite în consecință pentru verificarea efectuată de guvernul contractant și confirmarea faptului că aceste dispoziții au fost aplicate.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
16.63 Declarația de conformitate a unei instalații portuare ar trebui să fie întocmită conform modelului prevăzut în apendicele la prezenta parte din Cod. În cazul în care limba utilizată nu este nici engleza, nici franceza, nici spaniola, guvernul contractant poate include o traducere în una dintre aceste limbi, în cazul în care consideră acest lucru necesar.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
17. AGENTUL DE SECURITATE AL INSTALAȚIEI PORTUARE Generalități 17.1 În situațiile excepționale în care agentul de securitate al navei are nelămuriri în ceea ce privește valabilitatea documentelor de identificare ale persoanelor care doresc să urce la bordul navei în scopuri oficiale, agentul de securitate al instalației portuare ar trebui să îi acorde asistență. 17.2 Agentul de securitate al instalației portuare nu ar trebui să fie responsabil de confirmarea de rutină a identității persoanelor care doresc să urce la bordul navei. Recomandări pertinente suplimentare sunt prevăzute în secțiunile 15, 16 și 18.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
18. FORMAREA, EXERCITIILE ȘI ANTRENAMENTUL PRIVIND SECURITATEA INSTALAȚIEI PORTUARE Formarea 18.1 Agentul de securitate al instalației portuare ar trebui să aibă cunoștințe și să primească formare profesională în unele sau în ansamblul domeniilor următoare, după caz: .1 administrarea securității; .2 convenții, recomandări, culegeri de reguli și coduri internaționale pertinente; .3 legislație și reglementări interne pertinente; .4 responsabilitățile și funcțiile altor organisme de securitate; .5 metodologia evaluării securității instalației portuare;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.6 metode de vizitare și de inspecție a securității navei și a instalației portuare; .7 operațiunile navelor și ale porturilor și condițiile acestor operațiuni; .8 măsuri de securitate aplicate la bordul navei și în instalația portuară; .9 pregătirea, intervenția și planificarea de urgență; .10 tehnici de instruire pentru formarea în materie de securitate, inclusiv măsurile și procedurile de securitate; .11 operarea informațiilor confidențiale privind securitatea și a comunicațiilor privind securitatea; .12 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora; .13 identificarea și detectarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase; .14 identificarea nediscriminatorie a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea; .15 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate; .16 echipamente și sisteme de securitate și limitele de utilizare ale acestora; .17 metode de aplicat în cadrul auditurilor, inspecțiilor, controalelor și supravegherii; .18 metode de percheziție și de inspecție neinvazive; .19 exerciții și antrenamente în materie de securitate, inclusiv exerciții și antrenamente desfășurate cu navele; .20 evaluarea exercițiilor și antrenamentelor în materie de securitate.			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
18.2 Personalul instalației portuare care are sarcini specifice în materie de securitate ar trebui să aibă cunoștințe și să primească formare profesională în unele sau în ansamblul domeniilor următoare, după caz: .1 cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora; .2 identificarea și detectarea armelor, substanțelor și dispozitivelor periculoase; .3 identificarea caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea; .4 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate; .5 gestionarea pasagerilor și tehnici de control; .6 comunicații privind securitatea; .7 funcționarea echipamentelor și a sistemelor de securitate; .8 testarea, calibrarea și întreținerea echipamentelor și sistemelor de securitate; .9 tehnici de inspecție, de control și de supraveghere; .10 metode de percheziție fizică a persoanelor, a efectelor personale, a bagajelor, a încărcăturii și a proviziilor de bord.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	
18.3 Toți ceilalți membri ai personalului instalației portuare ar trebui să cunoască dispozițiile PFSP și să fie familiarizați cu acestea, în unele sau în ansamblul domeniilor următoare, după caz: .1 semnificația și implicațiile diferitelor niveluri de securitate; .2 identificarea și detectarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
.3 identificarea caracteristicilor și comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea; .4 tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate.			
Exerciții și antrenamente 18.4 Obiectivul exercițiilor și antrenamentelor este acela de a asigura faptul că personalul instalației portuare este competent în ceea ce privește achitarea de toate sarcinile care îi sunt încredințate în materie de securitate la toate nivelurile de securitate și în ceea ce privește identificarea oricărei deficiențe a sistemului de securitate care este necesar să fie remediată.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	Codul ISPS partea B are caracter orientativ, iar Regulamentul UE și proiectul de HG îi atribuie caracter obligatoriu spre aplicare directă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
18.5 Pentru a garanta eficiența punerii în aplicare a dispozițiilor planului de securitate al navei, ar trebui efectuate exerciții cel puțin o dată la trei luni, cu excepția cazului în care datorită anumitor circumstanțe este necesar să se procedeze altfel. Aceste exerciții ar trebui să se refere la elemente individuale din plan, precum amenințările la adresa securității prevăzute la punctul 15.11. 18.6 Ar trebui efectuate diferite tipuri de exerciții, care pot include participarea agenților de securitate ai instalațiilor portuare, a autorităților competente ale guvernelor contractante, a agenților de securitate ai companiilor sau a agenților de securitate ai navelor, în cazul în care sunt disponibili, cel puțin o dată în fiecare an calendaristic, intervalele dintre exerciții nefiind mai mari de 18 luni. Solicitarea participării agenților de securitate ai companiilor sau a agenților de securitate ai navelor la exerciții comune ar trebui să țină seama de consecințele posibile pentru navă din punctul de vedere al securității și al muncii. Aceste exerciții ar trebui să testeze comunicațiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor și intervenția. Aceste exerciții: .1 pot fi efectuate la scară reală sau în mediu real; .2 pot consta dintr-o simulare teoretică sau dintr-un seminar; sau .3 pot fi combinate cu alte exerciții, precum exerciții de intervenție de urgență sau alte exerciții ale autorității statului de port.	119. În vederea asigurării aplicării eficiente a planului de securitate al instalației portuare, se organizează exerciții cel puțin o dată la 3 luni, cu excepția cazurilor în care circumstanțele concrete impun o altă frecvență, ținând seama de operațiunile desfășurate în instalația portuară, de schimbările de personal, de tipurile de nave deservite, precum și de alte situații relevante, cu luarea în considerare a recomandărilor prevăzute în Partea B a Codului ISPS. 120. Exercițiile prevăzute în pct. 119 vizează elemente distincte ale planului de securitate al instalației portuare, inclusiv răspunsul la amenințări de securitate, care pot include: 120.1. avarierea sau distrugerea instalației portuare ori a navei, inclusiv prin dispozitive explozibile, incendiere intenționată, sabotaj sau vandalism; 120.2. deturnarea sau capturarea navei ori a persoanelor aflate la bord; 120.3. manipularea frauduloasă a încărcăturii, a echipamentelor ori sistemelor esențiale ale navei sau a proviziilor de bord; 120.4. accesul ori utilizarea neautorizată, inclusiv prezența pasagerilor clandestini; 120.5. contrabanda cu arme ori echipamente, inclusiv arme de distrugere în masă;	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	120.6. utilizarea navei pentru transportul persoanelor care intenționează să provoace un incident de securitate și al echipamentelor acestora; 120.7. utilizarea navei ca armă ori ca mijloc de producere a avariilor sau distrugerilor; 120.8. blocarea intrărilor în port, a ecluzelor sau a zonelor de acces; 120.9. atacuri nucleare, biologice ori chimice. 121. În vederea verificării eficienței măsurilor de securitate, se organizează diferite tipuri de exerciții, care pot include participarea agentului de securitate al instalației portuare, a autorităților competente din port și, după caz, a agentului de securitate al companiei și a agentului de securitate al navei, cel puțin o dată în fiecare an calendaristic, fără ca intervalul dintre acestea să depășească 18 luni. 122. Exercițiile prevăzute în pct.121 au ca obiect testarea comunicațiilor, coordonării, disponibilității resurselor și capacității de intervenție și pot fi organizate în condiții reale, sub forma unei simulări teoretice ori a unui seminar sau în comun cu alte exerciții de intervenție.		

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

19. VERIFICAREA NAVELOR ȘI EMITEREA CERTIFICATELOR Nu este prevăzută nici o recomandare suplimentară.			
Apendice la partea B APENDICELE 1			

6	7	8	9
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observații

Model de declarație de securitate dintre o navă și o instalație portuară ⁽¹⁾

DECLARAȚIE DE SECURITATE

Numele navei:

Portul de înmatriculare:

Numărul OMI:

Numele instalației portuare:

Prezenta declarație de securitate este valabilă de la până la pentru următoarele activități:

.....

(lista și descriere activităților)

la următoarele niveluri de securitate:

Nivel(un) de securitate stabilit(e) pentru navă:

Nivel(un) de securitate stabilit(e) pentru instalația portuară:

Instalația portuară și nava conțin următoarele măsuri și responsabilități în materie de securitate pentru a asigura respectarea cerințelor părții A din Codul Internațional pentru Securitatea Navelor și Instalațiilor Portuare.

	Menzimea SSO sau PPSO în aceste coloane indică faptul că activitatea trebuie efectuată în conformitate cu planul pertinent aprobat de către	
Activitate	Instalația portuară	Nava
Execuția tuturor sarcinilor privind securitatea		
Supravegherea zonelor în care accesul este restricționat pentru a se asigura că numai personalul autorizat are acces		
Controlul accesului în instalația portuară		
Controlul accesului pe navă		
Supravegherea instalației portuare, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Supravegherea navei, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Manipularea încălțării		
Livrarea proviziilor de bord		
Manipularea bagajelor neînsoțite		
Controlul îmbarcării persoanelor și a efectelor lor		
Asigurarea faptului că sistemele de comunicații de securitate între navă și instalația portuară sunt rapid disponibile		

Anexa nr. 8

La Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și securității la bordul navelor maritime

DECLARAȚIA DE SECURITATE

DECLARATION OF SECURITY

Numele navei / Name of Ship :

Portul de înregistrare / Port of Registry :

Numărul IMO / Imo Number :

Numele facilității portuare / Name of Port Facility :

Această Declarație de Securitate este valabilă de la până la pentru următoarele activități

This Declaration of Security is valid from until for the following activities

.....

(lista activităților cu detalii relevante / list of the activities with relevant details)

La următoarele grade de securitate / Under the following security levels

Gradele de securitate pentru navă

Security level(s) for the ship

Gradele de securitate pentru instalația portuară

Security level(s) for the port facility

Instalația portuară și nava cad de comun acord în privința următoarelor grade de securitate și responsabilități pentru a asigura conformitatea cu cerințele Părții A din Codul Internațional pentru Securitatea Navelor și a Instalațiilor Portuare.

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities

Activitatea / Activity

Instalația portuară / Port Facility

Nava / The ship

Asigurarea executării tuturor sarcinilor legate de securitate

Ensuring the performance of all security duties

Monitorizarea zonelor restricționate pentru a se asigura că numai personalul autorizat are acces

Monitoring restricted areas to ensure that only authorised personnel have access

Controlarea accesului în instalația portuară

Adăugarea inițialelor OSN și OSEP în aceste coloane indică că activitatea se va face în conformitate cu planul relevant aprobat, de către

The affixing of the initials of the SSO of PPSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan by

(1) Acest model de declarație de securitate trebuie utilizat pentru a întocmi o declarație de securitate între o navă și o instalație portuară. În cazul în care declarația de securitate urmează să fie întocmită între două nave, acest model trebuie modificat în mod corespunzător.

11

Compatibil

Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004

6	7	8	9
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observații

Semnatarii prezentului acord certifica prin prezenta că măsurile și aranjamentele în materie de securitate de care vor fi înscrinute instalația portuară și nava în timpul activităților specificate respectă dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din Cod, care vor fi aplicate în conformitate cu dispozițiile deja indicate în planul aprobat sau cu aranjamentele specifice convenite, care sunt prevăzute în anexa atașată.

Intocmit la în data de

Semnat pentru și în numele	
instalației portuare:	navei:
(Semnătura agentului de securitate al instalației portuare) (Semnătura comandantului sau a agentului de securitate al navei)	
Numele și funcția persoanei care semnează	
Numele:	Numele:
Funcția:	Funcția:
Date de contact (Se completează după caz) (Se indică numărul de telefon, canal sau frecvența radio care vor fi folosite)	
Pentru instalația portuară	Pentru navă
Instalația portuară	Comandantul
Agentul de securitate al instalației portuare	Agentul de securitate al navei
	Compania
	Agentul de securitate al companiei

Controlling access to the port facility		
Controlul accesului la navă		
Controlling access to the ship		
Monitorizarea instalației portuare, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Monitoring the port facility including berthing areas and areas surrounding the ship		
Monitorizarea navei, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Manipularea marfii		
Handling the cargo		
Livrarea provizurilor la navă		
Delivery of ship's stores		
Manipularea bagajului incluzând		
Handling stowage baggage		
Controlul îmbarcării persoanelor și a bagajelor lor personale		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Asigurarea că comunicațiile privind securitatea sunt disponibile între navă și instalația portuară		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and the port facility		

Semnatarii acestui acord certifica că măsurile de securitate și măsurile altă pentru instalația portuară și pentru navă în timpul activităților specificate îndeplinesc prevederile capitolului XI-2 și Partii A din Codul ISPS care vor fi implementate în conformitate cu prevederile deja stipulate în planul aprobat sau măsurile specifice agreeate sau stabilite în anexa atașată.

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility part A of the Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Data la
Date at on the

Semnat pentru și în numele	
Signed for and on behalf of	
Instalația portuară / The port facility:	Nava / the ship:
Semnătura Agentului Portuar de Securitate Signature of Port Security Officer Semnătura Comandantului sau persoanei desemnate ca Securitate Signature of Master or ship Security Officer	
Numele și funcția persoanei semnatar	
Name and title of person who signed	
Nume / Name:	Nume / Name:
Funcția / Title:	Funcția / Title:
Detalii de Contact / Contact Details	
Indica numerele de telefon sau canalele radio sau frecvențele ce trebuie folosite	
Indicate the telephone number or radio channel or frequencies to be used	
Pentru instalația portuară / For the port facility:	Pentru navă / For the ship:
Instalația Portuară / Port Facility	Comandant / Master
Agentul Portuar de Securitate / Port Facility Security Officer	Ofițerul navei de Securitate / Ship Security Officer

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	Congresul (Grupul) Oficiul de Servicii a Congresului (Grupul) asociat Office 13		
APENDICELE 2			

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

Model de declarație de conformitate a unei instalații portuare		Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004	
DECLARAȚIE DE CONFORMITATE A UNEI INSTALAȚII PORTUARE		Compatibil	
(Stampă oficială)	(Statul)		
Declarația numărul _____			
Emită în conformitate cu dispozițiile părții B a CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS)			
Guvernul: _____ (numele statului)			
Numele instalației portuare: _____			
Adresa instalației portuare: _____			
PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ faptul că a fost verificată conformitatea acestei instalații portuare cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din Codul internațional pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare (Codul ISPS) și că această instalație portuară este exploatată în conformitate cu planul de securitate al instalației portuare aprobat. Acest plan a fost aprobat pentru următoarele <se specifică tipurile de operațiuni, tipurile de nave sau de activități sau alte informații pertinente> (se elimină, după caz).			
Navă de pasageri			
Ambarcațiuni de mare viteză pentru pasageri			
Ambarcațiuni de mare viteză pentru marfă			
Vrachier			
Petrolier			
Tanc de produse chimice			
Transportator de gaze			
Unități mobile de foraj în larg			
Navă de marfă alta decât cele menționate anterior			
Această declarație de conformitate este valabilă până la _____, sub rezerva verificărilor (îndicate pe verso)			
Înlocuim la _____ (local întocmirii declarației)			
Data întocmirii: _____			

(Semnătura agenției autorității competente care întocmește declarația)			

(Stampila sau pargia autorității care întocmește declarația, după caz)			
		1	

6 Actul Uniunii Europene

7
Proiectul de act normativ național

8	9
Gradul de compatibilitate	Observații

Declaratia de conformitate este valabila pînă la supusă verificării (asa cum se indică în pagina următoare). The Statement of compliance is valid until subject to verification (as indicated overleaf).	
Emitis la (local emitent):	
Date of issue	
Issued at (place of issue)	
Semnatura persoanei oficiale corespunzătoare autorizate care a emis Certificatul Signature of the duly authorized official issuing the Certificate	
Nu declarăm de conformitate Statement of compliance No.	
CONFIRMAREA VERIFICĂRILOR ENDORSEMENT FOR VERIFICATIONS	
Guvernul Republicii Moldova a stabilit că valabilitatea acestei Declarații de conformitate este supusă inspecțiilor obligatorii anuale și neprogramate. The Government of Republic of Moldova has established that the validity of this Statement of Compliance is subject to mandatory annual and unscheduled verifications.	
PRIN ACEASTA SE CERTIFICĂ că, în timpul verificării desfășurate în conformitate cu paragraful B/16.62.4 al Codului ISPS, s-a constatat că instalarea poartării respectă prevederile relevante ale capitolului XI-2 ale Convenției și Partea A din Codul ISPS. THIS IS TO CERTIFY that, during a verification carried out in accordance with paragraph B/16.62.4 of the ISPS Code, the port facility was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and Part A of the ISPS Code.	
PRIMA INSPECȚIE 1 st VERIFICATION	Semnăt Signed
Sigilul sau ștampila autorității Place	(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized official)
Seal or stamp of the authority	Locul Date
Date	
A DOUA INSPECȚIE 2 nd VERIFICATION	Semnăt Signed
	(Semnătura persoanei autorizate / Signature of the authorized official)
Sigilul sau ștampila autorității Place	Locul

6	7	8	9
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observații

ATESTAREA VERIFICĂRIILOR Guvernul <se inserează numele statului> a stabilit valabilitatea prezentei declarații de conformitate sub rezerva <se inserează indicații pertinente privind verificările (de exemplu, verificări obligatorii anuale sau neprogramate)>. PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ faptul că, în urma verificării efectuate în conformitate cu paragraful B/16.62.4 din Codul ISPS, s-a constatat că instalația portuară respectă dispozițiile pertinente din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS. PRIMA VERIFICARE Semnăt: (Semnătura agentului autorizat) Locul: Data: A DOUA VERIFICARE Semnăt: (Semnătura agentului autorizat) Locul: Data: A TREIA VERIFICARE Semnăt: (Semnătura agentului autorizat) Locul: Data: A PATRA VERIFICARE Semnăt: (Semnătura agentului autorizat) Locul: Data:	Seal or stamp of the authority: Date: A FIRST INSPECTOR (1st VERIFICATION) Signed: (Signature of the authorized official) Local: Seal or stamp of the authority: Date: A PATRA INSPECTIE (4th VERIFICATION) Signed: (Signature of the authorized official) Local: Seal or stamp of the authority: Date:	Compatibil	Conform art. 3 alin.(5) Reg. UE nr. 725/2004
---	--	--------------------------	---

Tabel de concordanță

La Directiva 2005/65/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Directiva 2005/65/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare (text cu relevanță SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 310 din 25 noiembrie 2005, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019
2	Titlul proiectului de act normativ național Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea unor regulamente în domeniul consolidării securității maritime, securității portuare și a securității navelor maritime
3	Gradul general de compatibilitate: Compatibil, transpunere integrală
4	Autoritatea/persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5	Data întocmirii/actualizării: 30.04.2026

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

Articolul 1 Obiect (1) Principalul obiectiv al prezentei directive este acela de a introduce măsuri comunitare pentru consolidarea securității portuare în fața amenințării atentatelor la adresa securității. Prezenta directivă garantează, de asemenea, că măsurile de securitate luate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004 beneficiază de consolidarea securității portuare.	1. Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și a securității navelor maritime (în continuare –Regulament) reglementează măsurile de consolidare a securității portuare, instalațiilor portuare și a navelor utilizate în comerțul internațional și în traficul național în fața amenințării atentatelor la adresa securității acestora.	Compatibil	
(2) Măsurile prevăzute la alineatul (1) constau din:	2. Măsurile prevăzute în pct.1 constau din:	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(a) norme de bază comune cu privire la măsurile de securitate portuară; (b) un mecanism de aplicare a acestor norme; (c) mecanisme corespunzătoare de monitorizare a conformității.	2.1. norme de bază comune cu privire la măsurile de securitate portuară, instalațiile portuare și a securității navelor; 2.2. un mecanism de aplicare a acestor norme; 2.3. mecanisme corespunzătoare de monitorizare a conformității.		
Articolul 2 Domeniul de aplicare (1) Prezenta directivă stabilește măsurile de securitate care se respectă în porturi. Statele membre pot aplica dispozițiile prezentei directivă în zonele unde se desfășoară activități legate de porturi.	3. Prezentul Regulament stabilește măsurile de securitate care se respectă în porturi și în zonele unde se desfășoară activități legate de porturi și măsuri de securitate la bordul navelor.	Compatibil	
(2) Măsurile prevăzute de prezenta directivă se aplică fiecărui port situat pe teritoriul unui stat membru în care se găsește una sau mai multe instalații portuare care fac obiectul unui plan de securitate a instalațiilor portuare aprobat conform Regulamentului (CE) nr. 725/2004. Prezenta directivă nu se aplică instalațiilor militare din porturi.	6. Măsurile prevăzute în prezentul Regulament se aplică fiecărui port situat pe teritoriul Republicii Moldova, în care sunt amplasate una sau mai multe instalații portuare care fac obiectul unui plan de securitate a instalațiilor portuare, aprobat conform anexei nr. I la prezentul regulament.	Compatibil	
(3) Statele membre definesc pentru fiecare port limitele portului în sensul prezentei directive, luând în considerare în mod corespunzător informațiile care rezultă în urma evaluării securității portuare.	8. Agenția Navală a Republicii Moldova (în continuare – Agenția Navală) stabilește pentru fiecare port limitele acestuia în sensul prezentului Regulament, luând în considerare în mod corespunzător informațiile care rezultă în urma evaluării securității portuare.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(4) În cazul în care limitele unei instalații portuare în sensul Regulamentului (CE) nr. 725/2004 astfel cum au fost definite de un stat membru cuprind în mod eficient portul, dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 725/2004 prevalează asupra celor din prezenta directivă.	9. În cazul în care limitele unei instalații portuare, în sensul Regulamentului, cuprind în mod eficient portul, dispozițiile relevante din capitolul XI-2 din anexa la Convenția SOLAS prevalează asupra celor din prezentul Regulament.	Compatibil	
Articolul 3 Definiții În sensul prezentei directive:	10. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:	Compatibil	
(1) „port” înseamnă orice porțiune specificată de uscat și de apă, cu limite definite de statul membru în care se situează portul, cuprinzând uzine și echipamente destinate facilitării operațiunilor de transport maritim comercial;	10.28. port – porțiune specificată de uscat și de apă, cu limite definite de Agenția Navală, în care se situează portul, cuprinzând uzine și echipamente destinate facilitării operațiunilor de transport maritim comercial;	Compatibil	
(2) „interfață navă/port” înseamnă interacțiunile care au loc atunci când un vas este direct și imediat afectat de acțiuni care presupun deplasarea persoanelor sau a mărfurilor sau furnizarea serviciilor portuare către sau dinspre navă;	10.16. interfață navă/port – interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun deplasarea persoanelor sau a mărfurilor, precum și furnizarea serviciilor portuare către sau dinspre navă;	Compatibil	
(3) „instalație portuară” înseamnă locul în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancoraj, dane de așteptare, împrejurimile dinspre mare, după caz;	10.15. instalație portuară – locul în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancoraj, dane de așteptare, împrejurimile dinspre mare, după caz;	Compatibil	
(4) „punct de contact pentru securitatea portuară” înseamnă organismul desemnat de fiecare stat membru pentru a servi drept punct de contact pentru Comisie și celelalte state	10.29. punct de contact pentru securitatea portuară – autoritatea desemnată pentru a servi drept punct de contact pentru Organizația	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
membre și pentru a facilita, urmări și furniza informații cu privire la aplicarea măsurilor de securitate portuară prevăzute de prezenta directivă;	Internațională Maritimă, Comisia Europeană și celelalte state membre ale Uniunii Europene și pentru a facilita, urmări și furniza informații cu privire la aplicarea măsurilor de securitate portuară prevăzute de prezentul regulament.		
(5) „autoritate pentru securitatea portuară” înseamnă autoritatea responsabilă cu problemele de securitate dintr-un anumit port.	10.10. autoritate pentru securitatea portuară - autoritatea responsabilă cu problemele de securitate dintr-un anumit port;	Compatibil	
Articolul 4 Coordonarea cu măsurile luate prin aplicarea Regulamentului (CE) nr. 725/2004 Statele membre se asigură că măsurile de securitate portuară introduse prin prezenta directivă sunt strâns coordonate cu măsurile luate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004.	1. Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și a securității navelor maritime (în continuare –Regulament) reglementează măsurile de consolidare a securității portuare, instalațiilor portuare și a navelor utilizate în comerțul internațional și în traficul național în fața amenințării atentatelor la adresa securității acestora.	Compatibil	
Articolul 5 Autoritatea pentru securitatea portuară (1) Statele membre desemnează o autoritate pentru securitatea portuară pentru fiecare port care face obiectul prezentei directive. O autoritate pentru securitatea portuară poate fi desemnată pentru mai multe porturi.	11. Agenția Navală este autoritatea desemnată ca fiind responsabilă de coordonarea, controlul și supravegherea aplicării măsurilor de securitate portuară pentru porturile Republicii Moldova în conformitate cu prezentul Regulament.	Compatibil	
(2) Autoritatea pentru securitatea portuară este responsabilă de întocmirea și punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară în baza concluziilor evaluărilor de securitate portuară.	12. Administrația portuară este responsabilă de întocmirea și punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară, în baza concluziilor în urma	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	evaluărilor de securitate portuară efectuată de Agenția Navală.		
(3) Statele membre pot desemna o „autoritate competentă pentru securitatea maritimă”, prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 725/2004.	11. Agenția Navală este autoritatea desemnată ca fiind responsabilă de coordonarea, controlul și supravegherea aplicării măsurilor de securitate portuară pentru porturile Republicii Moldova în conformitate cu prezentul Regulament.	Compatibil	
Articolul 6 Evaluarea securității portuare	Secțiunea a 2-a Evaluarea securității portuare	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(1) Statele membre se asigură că se realizează evaluări ale securității portuare pentru porturile aflate sub incidența prezentei directive. Aceste evaluări țin seama în mod corespunzător de specificul diferitelor secțiuni ale unui port și, atunci când autoritatea responsabilă a statului membru consideră că este necesar, ale zonelor adiacente, în cazul în care acestea au un impact asupra securității portului și iau în considerare evaluările pentru instalațiile portuare din limitele acestora, evaluări realizate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004. (2) Fiecare evaluare a securității portuare se desfășoară luând în considerare cel puțin cerințele detaliate stabilite în anexa I. (3) Evaluările securității portuare se pot efectua de către o organizație de securitate recunoscută menționată la articolul 11. (4) Evaluările securității portuare se aprobă de către statul membru în cauză.	14. Agenția Navală se asigură că, pentru porturile aflate sub incidența prezentului regulament, se efectuează evaluări ale securității portuare. Evaluările securității portuare se realizează ținând seama, în mod corespunzător, de specificul diferitelor zone ale portului. 15. În cazul în care Agenția Navală consideră necesar, evaluările prevăzute în pct.14 includ și zonele adiacente portului, în măsura în care acestea pot avea un impact asupra securității portului. 16. Evaluările securității portuare iau în considerare evaluările de securitate ale instalațiilor portuare situate în limitele portului, efectuate în conformitate cu actele internaționale aplicabile în domeniul securității maritime. 17. Fiecare evaluare a securității portuare se desfășoară conform cerințelor prevăzute în anexa nr. 2 la prezentul regulament. 18. Evaluarea securității portuare se efectuează de către inspectorii din cadrul Agenției Navale cel puțin la fiecare 5 ani, în intervalul de plus/minus 3 luni față de data aniversară, și constă într-o evaluare al cărei volum este echivalent evaluării inițiale. 19. Inspectorii din cadrul Agenției Navale care efectuează evaluarea securității portuare	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	trebuie să dețină calificarea și competențele necesare pentru evaluarea securității portuare. 20. Evaluările securității portuare se pot efectua de către o organizație de securitate recunoscută menționată în pct. 51-57. Organizația de securitate recunoscută delegată efectuează și prezintă Agenției Navale pentru analiză și aprobare a raporturilor de evaluare în termen de 30 de zile calendaristice din data efectuării evaluării. 21. La finalizarea evaluării securității portului și secțiunilor/zonelor adiacente după caz, se întocmește un raport care cuprinde: 21.1. un rezumat al modului în care s-a efectuat evaluarea; 21.2. descrierea fiecărui punct vulnerabil identificat în timpul evaluării; 21.3. descrierea măsurilor care permit remedierea fiecărui punct vulnerabil. 22. Evaluările securității portuare se aprobă de către Directorul Agenției Navale în termen de 30 de zile calendaristice din data recepționării rapoartelor ale evaluării securității portuare.		
Articolul 7 Planul de securitate portuară	Secțiunea a 3-a Planul de securitate portuară		
(1) Sub rezerva concluziilor evaluărilor securității portuare, statele membre se asigură că se întocmesc, se mențin și se	23. Agenția Navală se asigură că, în baza concluziilor evaluărilor securității portuare,	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
actualizează planuri de securitate portuară. Planurile de securitate portuară acordă atenția cuvenită specificității diferitelor secțiuni ale unui port și integrează planurile de securitate pentru instalațiile portuare din limitele acestora stabilite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004.	administrația portuară în mod obligatoriu elaborează, menține și actualizează planuri de securitate portuară pentru porturile aflate sub incidența prezentului regulament. Planurile de securitate portuară se întocmesc ținând seama de specificul diferitelor zone ale portului și integrează măsurile prevăzute în planurile de securitate ale instalațiilor portuare situate în limitele acestuia, elaborate în conformitate cu cerințele prezentului regulament.		
(2) Planurile de securitate portuară identifică, pentru fiecare nivel de securitate prevăzut la articolul 8: (a) procedurile care trebuie urmate; (b) măsurile care trebuie puse în aplicare; (c) acțiunile care trebuie întreprinse.	25. Planurile de securitate portuară stabilesc, pentru fiecare nivel de securitate prevăzut în pct. 24: 25.1. procedurile care urmează a fi aplicate; 25.2. măsurile de securitate care urmează a fi implementate; 25.3. acțiunile care urmează a fi întreprinse în cazul incidentelor de securitate.	Compatibil	
(3) Fiecare plan de securitate portuară ia în considerare cel puțin cerințele detaliate specificate în anexa II. După caz și în măsura necesară, planul de securitate portuară include în special măsuri de securitate care trebuie să se aplice pasagerilor și vehiculelor care urmează să fie îmbarcate pe nave maritime care transportă pasageri și vehicule. În cazul serviciilor de transport maritim internațional, statele membre în cauză cooperează la evaluarea securității.	26. Fiecare plan de securitate portuară ia în considerare cel puțin cerințele detaliate specificate în anexa nr. 2 la prezentul regulament. 27. După caz și în măsura necesară, planul de securitate portuară include în special măsuri de securitate care trebuie să se aplice pasagerilor și vehiculelor care urmează să fie îmbarcate pe nave maritime care transportă pasageri și vehicule. În cazul serviciilor de transport maritim	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	internațional, Agenția Navală cooperează cu autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, după caz la evaluarea securității, în vederea asigurării unui nivel adecvat de securitate.		
(4) Planurile de securitate portuară pot fi realizate de o organizație de securitate recunoscută, menționată la articolul 11.	28. Planurile de securitate portuară pot fi elaborate de o organizație de securitate recunoscută, menționată în pct.51-57, în condițiile stabilite de prezentul regulament.	Compatibil	
(5) Planurile de securitate portuară se aprobă de către statul membru în cauză înainte de punerea lor în aplicare.	29. Planurile de securitate portuară se aprobă de către Agenția Navală înainte de punerea în aplicare a acestora.	Compatibil	
(6) Statele membre se asigură că punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară este monitorizată. Monitorizarea este coordonată cu alte activități de control desfășurate în port.	30. În termen de 60 de zile calendaristice de la data recepționării raportului de evaluare a securității portuare, aprobat de Agenția Navală, administrația portuară elaborează planul de securitate portuară și îl remite Agenției Navale spre aprobare. 31. Agenția Navală examinează și aprobă planul de securitate portuară în termen de 15 zile calendaristice de la data recepționării acestuia. În cazul în care planul conține deficiențe sau nu corespunde cerințelor prezentului regulament, acesta se restituie spre remediere. 32. Agenția Navală monitorizează implementarea planurilor de securitate portuară și	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	asigură coordonarea acestei activități cu alte controale desfășurate în port. 33. Aprobarea de către Agenția Navală a unui plan de securitate portuară este valabilă pentru o perioadă de 5 ani din data aprobării, cu condiția verificării implementării acestuia de către administrația portuară în termen de 90 de zile calendaristice. 34. În cazul expirării valabilității planului de securitate portuară, acesta poate fi menținut în aplicare pentru o perioadă de cel mult 90 de zile calendaristice de la data aprobării reînnoite a evaluării securității portuare, cu condiția să nu fi intervenit modificări semnificative care afectează securitatea portuară.		
(7) Statele membre se asigură că se desfășoară exerciții adecvate, luând în considerare cerințele de bază privind exercițiile de antrenament pentru securitate enumerate în anexa III.	35. Administrația portuară asigură organizarea și desfășurarea exercițiilor de securitate luând în considerare cerințele de bază privind exercițiile de antrenament pentru securitate enumerate în anexa nr. 3 la prezentul regulament.	Compatibil	
Articolul 8 Niveluri de securitate	Capitolul IV. NIVELURI DE SECURITATE		
(1) Statele membre introduc un sistem de niveluri de securitate pentru porturi sau porțiuni din porturi.	47. Se introduce un sistem de niveluri de securitate pentru porturi sau, după caz, pentru	Compatibil	

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

	porțiuni din port, precum și pentru instalațiile portuare.		
(2) Există trei niveluri de securitate, definite în Regulamentul (CE) nr. 725/2004: — „nivelul de securitate 1” înseamnă nivelul pentru care sunt menținute permanent măsuri de securitate corespunzătoare minime; — „nivelul de securitate 2” înseamnă nivelul pentru care se mențin măsuri de securitate corespunzătoare suplimentare pe o perioadă de timp ca urmare a creșterii riscului de producere a unui atentat la adresa securității; — „nivelul de securitate 3” înseamnă nivelul pentru care se mențin măsuri de securitate specifice suplimentare pe o perioadă de timp limitată, în cazul în care este probabil sau iminent un atentat la adresa securității, deși nu este posibil să se identifice ținta exactă.	48. La stabilirea nivelului de securitate, Agenția Navală ia în considerare informațiile privind amenințările generale și specifice. Se stabilesc trei niveluri de securitate, așa cum sunt definite în capitolul XI-2 din anexa la Convenția SOLAS și partea A din Codul ISPS: 48.1. nivelul de securitate 1 – nivelul la care sunt menținute permanent măsuri de securitate minime; 48.2. nivelul de securitate 2 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate corespunzătoare suplimentare pe o perioadă de timp ca urmare a creșterii riscului de producere a unui atentat la adresa securității; 48.3. nivelul de securitate 3 – nivelul la care se mențin măsuri de securitate specifice suplimentare pe o perioadă de timp limitată, în cazul în care este probabil sau iminent un atentat la adresa securității, chiar dacă nu este posibil să se identifice ținta exactă.	Compatibil	
(3) Statele membre stabilesc nivelurile de securitate valabile pentru fiecare port sau porțiune din port. La fiecare nivel de securitate, un stat membru poate decide ca în diferite porțiuni ale unui port să se aplice măsuri de securitate diferite, în funcție de concluziile evaluării securității portuare.	49. Agenția Navală stabilește nivelurile de securitate pentru fiecare port, instalație portuară sau porțiune din port. La fiecare nivel de securitate se poate prevedea ca în diferite porțiuni ale unui port sau instalație portuară să se aplice	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	măsurile de securitate diferite, în funcție de concluziile evaluării securității portuare.		
(4) Statele membre comunică persoanei sau persoanelor corespunzătoare nivelul de securitate aflat în vigoare pentru fiecare port, sau porțiune din port precum și orice modificări survenite la acesta.	50. Agenția Navală comunică nivelul de securitate administrației portuare, operatorilor instalațiilor portuare, persoanei sau persoanelor corespunzătoare nivelul de securitate aflat în vigoare pentru fiecare port, instalație portuară sau porțiune din port precum și orice modificări survenite la acestea. Informația actualizată este transmisă de fiecare dată Inspectoratului General al Poliției de Frontieră.	Compatibil	
Articolul 9 Agentul de securitate portuară	Secțiunea a 4-a Agentul de securitate portuară		
(1) Pentru fiecare port, statul membru interesat aprobă un agent de securitate portuară. Fiecare port are, dacă este posibil, un agent de securitate portuară diferit, dar, atunci când este cazul, un agent de securitate poate fi responsabil de mai multe porturi. (2) Agenții de securitate portuară îndeplinesc rolul de punct de contact pentru problemele referitoare la securitatea portuară. (3) În cazul în care un agent de securitate portuară diferă de agentul (agenții) de securitate ai instalației(lor) portuare prevăzut (prevăzuți) în Regulamentul (CE) nr. 725/2004, se asigură o strânsă cooperare dintre aceștia.	36. Pentru fiecare port, administrația portuară desemnează un agent de securitate portuară, care întrunește cerințele aplicabile din prezentul regulament, cu aprobarea Agenției Navale. 37. De regulă, pentru fiecare port se desemnează un agent de securitate portuară distinct. În cazuri justificate, un agent de securitate portuară poate fi desemnat pentru unul sau mai multe porturi. 38. Agentul de securitate portuară îndeplinește rolul de punct de contact pentru toate aspectele legate de securitatea portuară.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	39. În cazul în care agentul de securitate portuară este diferit de agentul sau agenții de securitate ai instalațiilor portuare, administrațiile portuare asigură cooperarea și coordonarea permanentă între aceștia, în vederea aplicării eficiente a măsurilor de securitate.		
Articolul 10 Revizui (1) Statele membre se asigură că evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară se revizuiesc după caz. Acestea se revizuiesc cel puțin o dată la cinci ani. (2) Revizuirea va viza articolul 6 sau 7, după caz.	Secțiunea a 5-a Revizui 40. Agenția Navală se asigură că evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară sunt revizuite de către administrația portuară: 40.1. periodic, cel puțin o dată la 5 ani; 40.2. ori de câte ori intervin modificări care pot afecta securitatea portului. 41. Revizuirea prevăzută în pct.40 se realizează în conformitate cu prevederile aplicabile evaluării securității portuare și planurilor de securitate portuară.	Compatibil	
Articolul 11 Organizație de securitate recunoscută	Capitolul V. ORGANIZAȚIE DE SECURITATE RECUNOSCUTĂ	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Statele membre pot numi organizații de securitate recunoscute în sensul prezentei directive. Organizațiile de securitate recunoscute îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa IV.	51. Guvernul recunoaște organizații de securitate, la propunerea Agenției Navale, în vederea îndeplinirii unor activități specifice în domeniul securității portuare. 52. Organizațiile de securitate recunoscute trebuie să îndeplinească cerințele stabilite în anexa nr.4 la prezentul regulament.		
Articolul 12 Punct de contact pentru securitatea portuară Statele membre numesc un punct de contact pentru aspectele legate de securitatea portuară. Statele membre pot desemna, pentru aspectele legate de securitatea portuară, punctul de contact desemnat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004. Punctul de contact pentru securitatea portuară transmite Comisiei lista porturilor care fac obiectul prezentei directive și o informează cu privire la orice modificare adusă acestei liste.	Secțiunea a 6-a Punct de contact pentru securitatea portuară 42. Agenția Navală este desemnată ca punct de contact pentru aspectele legate de securitatea portuară și: 42.1. asigură coordonarea activităților privind securitatea portuară la nivel național; 42.2. facilitează schimbul de informații relevante între autoritățile competente; 42.3. asigură, după caz, cooperarea cu autoritățile competente ale altor state și cu organizațiile internaționale în domeniul securității maritime. 43. Agenția Navală stabilește, menține și actualizează lista porturilor care fac obiectul prezentului regulament și informează Comisia Europeană cu privire la orice modificare adusă acestei liste.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 13 Punerea în aplicare și controlul conformității (1) Statele membre stabilesc un sistem care să asigure supravegherea adecvată și periodică a planurilor de securitate portuară și punerea în aplicare a acestora. (2) Comisia, în colaborare cu punctele de contact prevăzute la articolul 12, monitorizează aplicarea prezentei directive de către statele membre. (3) Această monitorizare se desfășoară în comun cu inspecțiile prevăzute la articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004.	Secțiunea a 7-a Punerea în aplicare și controlul conformității 44. Agenția Navală asigură supravegherea adecvată și periodică a planurilor de securitate portuară și controlează punerea în aplicare a acestora. 45. Agenția Navală monitorizează aplicarea prevederilor prezentului Regulament de către administrațiile portuare și celelalte entități responsabile, în limitele competențelor stabilite. 46. Activitățile de monitorizare și control al conformității se desfășoară, după caz, în mod coordonat cu inspecțiile și celelalte activități de verificare efectuate în domeniul securității maritime și portuare.	Compatibil	
Articolul 14 Modificări ale anexelor I–IV Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a în ceea ce privește modificarea anexelor I-IV în vederea adaptării lor pentru a ține seama de experiența acumulată în urma punerii în aplicare a acestora, fără a extinde domeniul de aplicare al prezentei directive. În cazul modificărilor necesare pentru a adapta anexele I–IV, atunci când este necesar din motive imperioase de urgență, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului alineat li se aplică procedura prevăzută la articolul 14b.		Norme UE neaplicabilă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 14a Exercitarea delegării de competențe (1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.		Norme neaplicabilă. UE	
(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 14 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 26 iulie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.		Norme neaplicabilă. UE	
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 14 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.		Norme neaplicabilă. UE	
(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.		Norme neaplicabilă. UE	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.		Norme UE neaplicabilă.	
(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 14 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.		Norme UE neaplicabilă.	
Articolul 14b Procedura de urgență (1) Actele delegate adoptate în temeiul prezentului articol intră imediat în vigoare și se aplică atât timp cât nu se formulează nicio obiecție în conformitate cu alineatul (2). Notificarea unui act delegat transmisă Parlamentului European și Consiliului elaborează motivele pentru care s-a recurs la procedura de urgență.		Norme UE neaplicabilă.	
(2) Atât Parlamentul European, cât și Consiliul pot formula obiecții cu privire la un act delegat în conformitate cu procedura menționată la articolul 14a alineatul (6). Într-un astfel de caz, Comisia abrogă actul imediat ce Parlamentul European sau Consiliul își notifică decizia de a formula obiecții.		Norme UE neaplicabilă.	
Articolul 16		Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Confidențialitate și diseminarea informațiilor (1) La aplicarea prezentei directive, Comisia ia, în conformitate cu Decizia 2001/844/CE, CECO, Euratom, măsurile necesare pentru protecția informațiilor confidențiale la care are acces sau care i se comunică de către statele membre. Statele membre iau măsuri echivalente în conformitate cu legislația internă relevantă. (2) Nivelul în materie de securitate al membrilor personalului care desfășoară inspecții de securitate sau care manipulează informații confidențiale referitoare la prezenta directivă se examinează de către statul membru al cărui resortisant este persoana în cauză.	Capitolul X. CONFIDENȚIALITATEA ȘI DISEMINAREA INFORMAȚIILOR 287. Agenția Navală, administrațiile portuare, companiile, organizațiile de securitate recunoscute, precum și alte autorități după caz și entități implicate în aplicarea prezentului Regulament adoptă măsurile necesare pentru protecția informațiilor confidențiale la care au acces sau care le sunt comunicate în procesul de aplicare a măsurilor de securitate maritimă și portuară, în conformitate cu legislația națională aplicabilă. 288. Informațiile privind evaluările de securitate, planurile de securitate, măsurile de securitate aplicabile, vulnerabilitățile identificate, rezultatele controalelor și inspecțiilor, precum și orice alte informații a căror divulgare poate afecta securitatea maritimă sau portuară nu pot fi divulgate, diseminate sau puse la dispoziția altor persoane decât în condițiile prevăzute de lege și numai în măsura necesară exercitării atribuțiilor de serviciu, exclusiv persoanelor autorizate potrivit competențelor legale. 289. Autoritățile și entitățile implicate în aplicarea prezentului regulament au obligația să adopte măsurile necesare pentru a preveni divulgarea neautorizată a informațiilor sensibile		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	privind securitatea și accesul neautorizat la acestea. 290. Personalul și inspectorii însărcinați cu efectuarea controalelor, verificărilor, inspecțiilor sau altor activități în domeniul securității maritime și portuare, precum și cu gestionarea informațiilor confidențiale în sensul prezentului Regulament, trebuie să îndeplinească cerințele de integritate, confidențialitate și, după caz, de acces la informații sensibile sau clasificate, potrivit legislației naționale aplicabile.		
Articolul 17 Penalități Statele membre se asigură că se introduc sancțiuni eficiente, proporționale și disuasive pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive.	4. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va elabora proiectul de modificare al Codului Contravențional nr.218/2008 și Codului Penal nr. 985/2002, și îl va prezenta Guvernului spre aprobare, în termen de 2 luni de la data publicării prezentei hotărâri. Capitolul XIII. Sancțiuni 306. Încălcarea prevederilor prezentului Regulament atrage răspunderea contravențională, civilă sau penală, după caz, în conformitate cu legislația națională.	Compatibil	
Articolul 18 Aplicare (1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma		Norme UE neaplicabilă. Norme UE neaplicabilă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
prezentei directive până la 15 iunie 2007. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta. Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin 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) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre principalele dispoziții de drept intern pe care acestea le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.		Norme UE neaplicabilă.	
Articolul 19 Raport de evaluare Până la 15 decembrie 2008 și din cinci în cinci ani după această dată, Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare întemeiat, printre altele, pe informațiile obținute în conformitate cu articolul 13. În acest raport, Comisia analizează respectarea prezentei directive de către statele membre și eficiența măsurilor luate. În cazul în care este necesar, Comisia prezintă propuneri pentru măsuri suplimentare.		Norme UE neaplicabilă.	
Articolul 20 Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.		Norme UE neaplicabilă.	
Articolul 21 Destinatari		Norme UE neaplicabilă.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Prezenta directivă se adresează statelor membre pe teritoriul cărora se află porturi astfel cum se menționează la articolul 2 alineatul (2).			
ANEXA I EVALUAREA SECURITĂȚII PORTUARE	Anexa nr. 2 La Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și securității la bordul navelor maritime	Compatibil	
Evaluarea securității portuare reprezintă temeiul planului de securitate portuară și al punerii în aplicare a acestuia. Evaluarea securității portuare cuprinde cel puțin: — identificarea și evaluarea activelor importante și a infrastructurii a cărei protecție se impune; — identificarea posibilelor amenințări la adresa activelor și a infrastructurii și probabilitatea concretizării acestora, pentru a stabili și ordona măsuri de securitate în funcție de priorități; — identificarea, selectarea și ordonarea după priorități a măsurilor de contracarare și a schimbărilor procedurale și a nivelului acestora de eficiență în reducerea vulnerabilității și — identificarea punctelor slabe, inclusiv factorii umani din infrastructură, politici și proceduri. În acest sens, evaluarea va cuprinde cel puțin următoarele: — toate zonele relevante pentru securitatea portuară, definind astfel și limitele portuare. Acestea includ instalațiile	CERINȚE PRIVIND EVALUAREA SECURITĂȚII PORTUARE 1. Evaluarea securității portuare constituie temeiul planului de securitate portuară și al punerii în aplicare a acestuia. Evaluarea securității portuare cuprinde cel puțin: 1.1. identificarea și evaluarea activelor importante și a infrastructurii a cărei protecție se impune; 1.2. identificarea posibilelor amenințări la adresa activelor și a infrastructurii și probabilitatea concretizării acestora, pentru a stabili și ordona măsuri de securitate în funcție de priorități; 1.3. identificarea, selectarea și ordonarea după priorități a măsurilor de contracarare și a	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
portuare aflate deja sub incidența Regulamentului (CE) nr. 725/2004 și a căror evaluare de risc servește drept bază; — problemele de securitate care provin din interfața dintre instalația portuară și alte măsuri de securitate portuară; — personalul portuar care va face obiectul verificărilor de antecedente și/sau de al verificării nivelului în materie de securitate având în vedere implicarea acestuia în zonele de risc sporit; — împărțirea portului, în cazul în care acest lucru este util, în funcție de probabilitatea producerii atentatelor la adresa securității. Zonele nu se analizează numai în funcție de profilul lor direct ca potențială țintă, ci și de eventualul lor rol de trecere atunci când zonele țintă sunt cele adiacente; — variațiile de risc, de exemplu cele bazate pe sezonality; — trăsăturile specifice ale fiecărei subzone, cum ar fi localizarea, căile de acces, furnizarea de electricitate, sistemul de comunicații, proprietatea și utilizatorii, precum și alte elemente considerate relevante pentru securitate; — potențiale scenarii de amenințare pentru port. Întregul port sau părți specifice ale infrastructurii acestuia, mărfurile, bagajele, persoanele sau echipamentul de transport pot fi ținta directă a unei amenințări identificate; — urmările specifice ale unui scenariu de amenințare. Consecințele pot avea impact asupra uneia sau mai multor subzone. Se identifică atât consecințele directe, cât și cele	schimbărilor procedurale și a nivelului acestora de eficiență în reducerea vulnerabilității și 1.4. identificarea punctelor slabe, inclusiv factorii umani implicați în activitatea portuară, a politicilor și a procedurilor. 2. Evaluarea cuprinde cel puțin următoarele: 2.1. toate zonele relevante pentru securitatea portuară, delimitând astfel și limitele portuare. Acestea includ instalațiile portuare aflate deja sub incidența prezentului regulament și a căror evaluare de risc servește drept bază; 2.2. problemele de securitate care provin din interfața dintre instalația portuară și alte măsuri de securitate portuară; 2.3. personalul portuar care va face obiectul verificărilor de antecedente și/sau de al verificării nivelului în materie de securitate având în vedere implicarea acestuia în zonele de risc sporit; 2.4. divizarea portului, în cazul în care acest lucru este util, în funcție de probabilitatea producerii atentatelor la adresa securității. Zonele nu se analizează numai în funcție de profilul lor direct ca potențială țintă, ci și de eventualul lor rol de trecere atunci când zonele țintă sunt cele adiacente;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
indirecte. Se acordă o atenție specială riscului de producere a victimelor umane; — posibilitatea efectelor în masă ale atentatelor la adresa securității; — vulnerabilitatea fiecărei subzone; — toate aspectele organizatorice relevante pentru securitatea globală a portului, inclusiv diviziunea tuturor autorităților de securitate, a normelor și a procedurilor existente; — punctele vulnerabile ale securității portuare globale în raport cu aspecte organizatorice, legislative și procedurale; — măsurile, procedurile și acțiunile destinate să reducă punctele vulnerabile critice. Se acordă o atenție deosebită necesității și mijloacelor de a controla sau restricționa accesul la întregul port sau la anumite porțiuni dintr-un port, inclusiv identificarea pasagerilor, a personalului portuar sau a altor lucrători, vizitatorilor și membrilor echipajelor de navă, cerințelor de monitorizare a zonelor sau a activităților, controlului mărfurilor și al bagajelor. Măsurile, procedurile și acțiunile sunt conforme cu riscul perceput, care poate varia între zonele portuare; — modul în care măsurile, procedurile și acțiunile vor fi consolidate în eventualitatea unei creșteri a nivelului de securitate; — cerințele specifice pentru gestionarea problemelor clasice de securitate, cum ar fi încărcătură, bagaje, buncăre, provizii sau persoane „suspecte”, colete de origine necunoscută,	2.5. variațiile de risc, de exemplu cele bazate pe sezonality; 2.6. caracteristicile specifice ale fiecărei subzone, cum ar fi localizarea, căile de acces, furnizarea de electricitate, sistemul de comunicații, proprietatea și utilizatorii, precum și alte elemente considerate relevante pentru securitate; 2.7. potențiale scenarii de amenințare pentru port. Întregul port sau părți specifice ale infrastructurii acestuia, mărfurile, bagajele, persoanele sau echipamentul de transport pot fi ținta directă a unei amenințări identificate; 2.8. consecințele specifice ale unui scenariu de amenințare, care pot avea impact asupra uneia sau mai multor subzone. Se identifică atât consecințele directe, cât și cele indirecte. Se acordă o atenție specială riscului de producere a victimelor umane; 2.9. posibilitatea efectelor în masă ale atentatelor la adresa securității; 2.10. vulnerabilitatea fiecărei subzone; 2.11. toate aspectele organizatorice relevante pentru securitatea portului în general, inclusiv diviziunea tuturor autorităților de securitate, a normelor și a procedurilor existente;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
pericole cunoscute (de exemplu bombe). Aceste cerințe analizează condițiile de dezirabilitate fie pentru eliminarea riscului la locul depistării acestuia, fie după deplasarea acestuia într-o zonă de securitate; — măsurile, procedurile și acțiunile care au ca scop limitarea și diminuarea consecințelor; — diviziunea sarcinilor care să permită aplicarea adecvată și corectă a măsurilor, procedurilor și acțiunilor identificate; — acordarea unei atenții deosebite, după caz, relației cu alte planuri de securitate (de exemplu planuri de securitate a instalațiilor portuare) și alte măsuri de securitate existente. De asemenea, se acordă atenție relației cu alte planuri de reacție (de exemplu planul de reacție la marea neagră, planul de contingență portuară, planul de intervenție medicală, planul pentru dezastrele nucleare etc.); — cerințele de comunicare pentru aplicarea măsurilor și procedurilor; — acordarea unei atenții deosebite măsurilor de protecție împotriva divulgării informațiilor sensibile din punct de vedere al securității; — cerințele legate de cunoștințe pe care trebuie să le dețină toți cei implicați direct și, după caz, publicul larg.	2.12. punctele vulnerabile ale securității portuare globale în raport cu aspecte organizatorice, legislative și procedurale; 2.13. măsurile, procedurile și acțiunile destinate să reducă punctele vulnerabile critice. Se acordă o atenție deosebită necesității și mijloacelor de a controla sau restricționa accesul la întregul port sau la anumite porțiuni dintr-un port, inclusiv identificarea pasagerilor, a personalului portuar sau a altor lucrători, vizitatorilor și membrilor echipajelor de navă, cerințelor de monitorizare a zonelor sau a activităților, controlului mărfurilor și al bagajelor. Măsurile, procedurile și acțiunile sunt conforme cu riscul perceput, care poate varia între zonele portuare; 2.14. modul în care măsurile, procedurile și acțiunile vor fi consolidate în eventualitatea unei creșteri a nivelului de securitate; 2.15. cerințele specifice pentru gestionarea problemelor clasice de securitate, cum ar fi încărcătură, bagaje, buncăre, provizii sau persoane „suspecte”, colete de origine necunoscută, pericole cunoscute (de exemplu bombe). Aceste cerințe trebuie să prevadă condițiile în care riscul poate fi eliminat fie la locul depistării acestuia, fie după deplasarea acestuia într-o zonă de securitate;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	2.16. măsurile, procedurile și acțiunile care au ca scop limitarea și diminuarea consecințelor; 2.17. diviziunea sarcinilor care să permită aplicarea adecvată și corectă a măsurilor, procedurilor și acțiunilor identificate; 2.18. acordarea unei atenții deosebite, după caz, relației cu alte planuri de securitate (de exemplu planuri de securitate a instalațiilor portuare) și alte măsuri de securitate existente. De asemenea, se acordă atenție relației cu alte planuri de reacție (de exemplu planul de reacție în caz de poluare cu hidrocarburi, planul de contingență portuară, planul de intervenție medicală, planul pentru dezastrele nucleare etc.); 2.19. cerințele de comunicare pentru aplicarea măsurilor și procedurilor; 2.20. acordarea unei atenții deosebite măsurilor de protecție împotriva divulgării informațiilor sensibile din punct de vedere al securității; 2.21. cerințele legate de cunoștințe pe care trebuie să le dețină toți cei implicați direct și, după caz, publicul larg.		
ANEXA II PLANUL DE SECURITATE PORTUARĂ	Anexa nr. 1	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	La Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și securității la bordul navelor maritime		

Planul de securitate portuară stabilește regimul de securitate al unui port. Acesta se bazează pe concluziile evaluării securității portuare. Planul stabilește în mod clar măsuri detaliate. Acesta conține un mecanism de control care permite, atunci când este necesar, luarea de măsuri corective corespunzătoare. Planul de securitate portuară are la bază următoarele aspecte generale: — definirea tuturor zonelor relevante pentru securitatea portuară. În funcție de evaluarea securității portuare, măsurile, procedurile și acțiunile pot varia de la o subzonă la alta. Într-adevăr, unele subzone pot necesita măsuri preventive mai severe decât altele. O atenție specială se acordă interfețelor dintre subzone, identificate în evaluarea securității portuare; — asigurarea coordonării dintre măsurile de securitate pentru zone cu caracteristici de securitate diferite; — furnizarea, atunci când este necesar, de măsuri diferite în funcție de diferitele porțiuni ale portului, de nivelurile de securitate variabile și de informațiile specifice; — identificarea unei structuri organizatorice care să susțină consolidarea securității portuare. În baza acestor aspecte generale, planul de securitate portuară va atribui sarcini și va specifica planuri de lucru în următoarele domenii: — cerințe de acces. Pentru anumite zone, cerințele intră în vigoare numai în cazul în care nivelurile de securitate depășesc pragurile minime. Toate cerințele și pragurile sunt incluse exhaustiv în planul de securitate portuară; — cerințe referitoare la controlul actelor de identitate, al bagajelor și al mărfurilor. Aceste cerințe se pot aplica sau nu la subzone; cerințele se pot aplica integral sau nu la diferite	PLANUL DE SECURITATE PORTUARĂ 1. Planul de securitate portuară stabilește regimul de securitate al unui port. Acesta se bazează pe concluziile evaluării securității portuare. Planul stabilește în mod clar măsuri detaliate. Acesta conține un mecanism de control care permite, atunci când este necesar, luarea de măsuri corective corespunzătoare. 2. Planul de securitate portuară are la bază următoarele aspecte generale: 2.1. definirea tuturor zonelor relevante pentru securitatea portuară. În funcție de evaluarea securității portuare, măsurile, procedurile și acțiunile pot varia de la o subzonă la alta. Într-adevăr, unele subzone pot necesita măsuri preventive mai severe decât altele. O atenție specială se acordă interfețelor dintre subzone, identificate în evaluarea securității portuare; 2.2. asigurarea coordonării dintre măsurile de securitate pentru zone cu caracteristici de securitate diferite; 2.3. furnizarea, atunci când este necesar, de măsuri diferite în funcție de diferitele porțiuni ale portului, de nivelurile de securitate variabile și de informațiile specifice; 2.4. identificarea unei structuri organizatorice care să susțină consolidarea securității portuare. 3. În baza aspectelor generale prevăzute în pct.2, planul de securitate portuară va atribui	Compatibil	
---	--	--------------------------	--

subzone. Persoanele care intră sau se află într-o subzonă pot face obiectul unui control. Planul de securitate portuară va răspunde în mod corespunzător concluziilor evaluării securității portuare, care reprezintă instrumentul prin care vor fi identificate cerințele de securitate pentru fiecare subzonă și la fiecare nivel de securitate. În cazul în care se utilizează, din motive de securitate portuară, cărți de identitate speciale, se stabilesc proceduri exacte pentru emiterea, controlul utilizării și restituirea acestor documente. Aceste proceduri iau în considerare specificul anumitor grupuri de utilizatori ai porturilor, prevăzând măsuri speciale pentru limitarea impactului negativ al cerințelor privind controlul accesului. Categoriile includ cel puțin marinarii, funcționarii din cadrul autorităților, persoanele care lucrează cu regularitate în port sau vizitează portul cu regularitate, rezidenții care locuiesc în port și persoanele care lucrează sau vizitează ocazional portul; — legătura cu autoritățile de control al mărfurilor, al bagajelor și al pasagerilor. Atunci când este necesar, planul prevede legătura dintre sistemul de informații și cel de control ale acestor autorități, inclusiv eventuale sisteme de control al securității înainte de sosire; — proceduri și măsuri de manipulare a mărfurilor, bagajelor, buncărelor, proviziilor sau persoanelor suspecte, inclusiv identificarea unei zone de securitate, precum și pentru alte aspecte îngrijorătoare din punct de vedere al securității și încălcări ale securității portuare; — cerințe de monitorizare pentru subzone sau activități din cadrul subzonelor. Atât necesitatea găsirii de soluții tehnice, cât și soluțiile ca atare rezultă din evaluarea securității portuare;	sarcini și va specifica planuri de lucru în următoarele domenii: 3.1. cerințe de acces. Pentru anumite zone, cerințele intră în vigoare numai în cazul în care nivelurile de securitate depășesc pragurile minime. Toate cerințele și pragurile sunt incluse exhaustiv în planul de securitate portuară; 3.2. cerințe referitoare la controlul actelor de identitate, al bagajelor și al mărfurilor. Aceste cerințe se pot aplica sau nu la subzone; cerințele se pot aplica integral sau nu la diferite subzone. Persoanele care intră sau se află într-o subzonă pot face obiectul unui control. Planul de securitate portuară va răspunde în mod corespunzător concluziilor evaluării securității portuare, care reprezintă instrumentul prin care vor fi identificate cerințele de securitate pentru fiecare subzonă și la fiecare nivel de securitate. În cazul în care se utilizează, din motive de securitate portuară, cărți de identitate speciale, se stabilesc proceduri exacte pentru emiterea, controlul utilizării și restituirea acestor documente. Aceste proceduri iau în considerare specificul anumitor grupuri de utilizatori ai porturilor, prevăzând măsuri speciale pentru limitarea impactului negativ al cerințelor privind controlul accesului. Categoriile includ cel puțin marinarii, funcționarii din cadrul autorităților, persoanele care lucrează cu regularitate în port sau vizitează portul cu regularitate, rezidenții care locuiesc în port și persoanele care lucrează sau vizitează ocazional portul;		
--	---	--	--

— semnalizare. Zonele cu cerințe privind accesul și/sau controlul vor fi semnalizate în mod corespunzător. Cerințele de control și acces vor lua în considerare în mod corespunzător toate legile și practicile relevante în vigoare. Monitorizarea activităților se va indica în mod corespunzător în cazul în care legislația internă cuprinde dispoziții în acest sens; — comunicare și control de securitate. Toate informațiile relevante pentru securitate se comunică în mod corespunzător în funcție de normele de control de securitate incluse în plan. Având în vedere sensibilitatea anumitor informații, comunicarea se face conform principiului necesității de a cunoaște, dar include, atunci când este necesar, proceduri pentru comunicatele adresate publicului larg. Standardele de control de securitate fac parte din plan și sunt destinate să protejeze informațiile sensibile din punct de vedere al securității împotriva divulgării neautorizate; — raportarea atentatelor la adresa securității. În vederea asigurării unui răspuns rapid, planul de securitate portuară va trasa cerințele exacte de raportare către agentul de securitate portuară și/sau către autoritatea de securitate portuară a tuturor atentatelor la adresa securității; — integrarea altor planuri sau activități preventive. Planul abordează în mod clar integrarea altor activități preventive și de control existente în port; — integrarea altor planuri de răspuns și/sau includerea anumitor măsuri, proceduri și acțiuni specifice de răspuns. Planul descrie detaliat interacțiunea și coordonarea cu alte planuri de răspuns și de urgență. Conflictele și deficiențele se rezolvă după caz; — cerințele de formare și exerciții;	3.3. legătura cu autoritățile de control al mărfurilor, al bagajelor și al pasagerilor. Atunci când este necesar, planul prevede legătura dintre sistemul de informații și cel de control ale acestor autorități, inclusiv eventuale sisteme de control al securității înainte de sosire; 3.4. proceduri și măsuri de manipulare a mărfurilor, bagajelor, buncărelor, proviziilor sau persoanelor suspecte, inclusiv identificarea unei zone de securitate, precum și pentru alte aspecte îngrijorătoare din punct de vedere al securității și încălcări ale securității portuare; 3.5. cerințe de monitorizare pentru subzone sau activități din cadrul subzonelor. Atât necesitatea găsirii de soluții tehnice, cât și soluțiile ca atare rezultă din evaluarea securității portuare; 3.6. semnalizare. Zonele cu cerințe privind accesul și/sau controlul vor fi semnalizate în mod corespunzător. Cerințele de control și acces vor lua în considerare în mod corespunzător toate legile și practicile relevante în vigoare. Monitorizarea activităților se va indica în mod corespunzător în cazul în care legislația internă cuprinde dispoziții în acest sens; 3.7. comunicare și control de securitate. Toate informațiile relevante pentru securitate se comunică în mod corespunzător în funcție de normele de control de securitate incluse în plan. Având în vedere sensibilitatea anumitor informații, comunicarea se face conform principiului necesității de a cunoaște, dar include,		
---	---	--	--

— organizarea practică a securității portuare și procedurile de lucru. Planul de securitate portuară va descrie în detaliu organizarea securității portuare, diviziunea sarcinilor și procedurile de lucru. De asemenea, el va descrie în detaliu coordonarea cu agenții de securitate ai instalațiilor portuare și ai navelor, după caz. Planul va delimita sarcinile comitetului pentru securitatea portuară, în cazul în care acesta există; — procedurile pentru adaptarea și actualizarea planului de securitate portuară.	atunci când este necesar, proceduri pentru comunicatele adresate publicului larg. Standardele de control de securitate fac parte din plan și sunt destinate să protejeze informațiile sensibile din punct de vedere al securității împotriva divulgării neautorizate; 3.8. raportarea atentatelor la adresa securității. În vederea asigurării unui răspuns rapid, planul de securitate portuară va trasa cerințele exacte de raportare către agentul de securitate portuară și/sau către autoritatea de securitate portuară a tuturor atentatelor la adresa securității; 3.9. integrarea altor planuri sau activități preventive. Planul abordează în mod clar integrarea altor activități preventive și de control existente în port; 3.10. integrarea altor planuri de răspuns și/sau includerea anumitor măsuri, proceduri și acțiuni specifice de răspuns. Planul descrie detaliat interacțiunea și coordonarea cu alte planuri de răspuns și de urgență. Conflictele și deficiențele se rezolvă după caz; 3.11. cerințele de formare și exerciții; 3.12. organizarea practică a securității portuare și procedurile de lucru. Planul de securitate portuară va descrie în detaliu organizarea securității portuare, diviziunea sarcinilor și procedurile de lucru. De asemenea, el va descrie în detaliu coordonarea cu agenții de securitate ai instalațiilor portuare și ai navelor, după caz. Planul va delimita sarcinile comitetului pentru securitatea portuară, în cazul în care acesta există;		
---	--	--	--

	3.13. procedurile pentru adaptarea și actualizarea planului de securitate portuară.		
--	---	--	--

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

ANEXA III CERINȚE PENTRU EXERCITIILE PREGĂTIRII DE BAZĂ ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII	Anexa nr. 3 La Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și securității la bordul navelor maritime	Compatibil	
Diferite tipuri de exerciții de pregătire care pot presupune participarea agenților de securitate ai instalațiilor portuare, în colaborare cu autoritățile relevante ale statelor membre, cu agenții de securitate ai companiilor sau cu agenții de securitate ai navelor, în cazul în care aceștia sunt disponibili, se desfășoară cel puțin o dată la fiecare an calendaristic, fără ca intervalul dintre două exerciții de pregătire să depășească 18 luni. Cererile de participare a agenților de securitate ai companiilor sau a agenților de securitate ai navelor la exercițiile de pregătire în comun se fac luând în considerare implicațiile cu privire la securitate și muncă pentru vas. Aceste exerciții de formare vor testa comunicațiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor și intervenția. Aceste exerciții de pregătire pot fi: (1) la scară naturală sau în condiții reale; (2) simulare teoretică sau seminar sau (3) combinate cu alte exerciții organizate, cum ar fi exerciții de intervenție de urgență sau exercițiile altor autorități portuare statale.	1. Diferite tipuri de exerciții de pregătire care pot presupune participarea agenților de securitate ai instalațiilor portuare, în colaborare cu autoritățile relevante ale statelor membre, cu agenții de securitate ai companiilor sau cu agenții de securitate ai navelor, în cazul în care aceștia sunt disponibili, se desfășoară cel puțin o dată la fiecare an calendaristic, fără ca intervalul dintre două exerciții de pregătire să depășească 18 luni. 2. Cererile de participare a agenților de securitate ai companiilor sau a agenților de securitate ai navelor la exercițiile de pregătire în comun se fac luând în considerare implicațiile cu privire la securitate și muncă pentru navă. 3. Aceste exerciții de formare vor testa comunicațiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor și intervenția. Aceste exerciții de pregătire pot fi: 3.1. la scară naturală sau în condiții reale; 3.2. simulare teoretică sau seminar; sau	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	3.3. combinate cu alte exerciții organizate, cum ar fi exerciții de intervenție de urgență sau exercițiile altor autorități portuare statale.		
ANEXA IV CONDIȚIILE CARE TREBUIE ÎNDEPLINITE DE O ORGANIZAȚIE DE SECURITATE RECUNOSCUTĂ	Anexa nr. 4 La Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare și securității la bordul navelor maritime CONDIȚIILE CARE TREBUIE ÎNDEPLINITE DE O ORGANIZAȚIE DE SECURITATE RECUNOSCUTĂ	Compatibil	
O organizație de securitate recunoscută trebuie să poată demonstra: (1) expertiza în aspectele relevante ale securității portuare; (2) cunoașterea corespunzătoare a operațiunilor portuare, inclusiv cunoștințe de proiectare portuară și construcție; (3) cunoașterea corespunzătoare a altor operațiuni relevante pentru securitate care ar putea afecta securitatea portuară; (4) capacitatea de a evalua riscurile de securitate portuară probabile; (5) abilitatea de a menține și îmbunătăți cunoștințele specializate ale personalului său în domeniul securității portuare; (6) abilitatea de a monitoriza capacitatea personalului de a prezenta încredere în permanență;	1. O organizație de securitate recunoscută trebuie să poată demonstra: 1.1. că are competențele necesare în domeniile pertinente ale securității; 1.2. cunoașterea suficientă a operațiunilor navelor, instalațiilor portuare și porturilor, în special a proiectării și construcției navelor, în cazul în care furnizează servicii pentru nave, și a proiectării și construcției portului și instalațiilor portuare, în cazul în care furnizează servicii pentru instalațiile portuare; 1.3. că este capabilă să evalueze riscurile la adresa securității care ar putea apărea în timpul operării navei, porturilor și a instalației portuare,	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(7) abilitatea de a menține măsuri corespunzătoare pentru a evita divulgarea neautorizată sau accesul la materiale sensibile din punct de vedere al securității; (8) cunoașterea legislației și a cerințelor de securitate naționale și internaționale relevante; (9) cunoașterea amenințărilor actuale la adresa securității și a modelelor acestora; (10) abilitatea de a recunoaște și depista arme, substanțe și dispozitive periculoase; (11) abilitatea de a recunoaște, fără discriminare, caracteristicile și modelul comportamental al persoanelor susceptibile de a amenința securitatea portuară; (12) cunoașterea tehnicilor utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate; (13) cunoașterea echipamentelor și sistemelor de securitate și supraveghere și a limitelor operaționale ale acestora.	inclusiv interfața navă/port, și să stabilească modalitatea de a limita la maxim aceste riscuri; 1.4. că poate menține și îmbunătăți expertiza personalului său; 1.5. că poate asigura faptul ca personalul său să fie mereu demn de încredere; 1.6. că poate menține măsuri adecvate pentru a evita dezvăluirea neautorizată a oricărei informații privind securitatea sau accesul neautorizat la o astfel de informație; 1.7. cunoașterea cerințelor din capitolul XI-2 și din partea A din prezentul Cod, precum și normele de securitate din legislația națională și internațională pertinentă; 1.8. cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și diversele forme pe care le îmbracă; 1.9. că are cunoștințe în materie de detectare și de identificare a armelor și a substanțelor și dispozitivelor periculoase; 1.10. că are cunoștințe în materie de identificare, fără discriminare, a caracteristicilor și comportamentului persoanelor care riscă să amenințe securitatea; 1.11. că are cunoștințe privind tehnicile folosite pentru a contracara măsurile de securitate;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	1.12. că are cunoștințe privind echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere și limitele de utilizare ale acestora.		
O organizație de securitate recunoscută care a efectuat o evaluare a securității portuare sau o revizuire a unei asemenea evaluări pentru un port nu poate întocmi sau revizui planul de securitate portuară pentru același port.	2. O organizație de securitate recunoscută care a efectuat o evaluare a securității portuare sau o revizuire a unei asemenea evaluări pentru un port nu poate întocmi sau revizui planul de securitate portuară pentru același port.	Compatibil	

Tabel de concordanță

La Recomandarea Comisiei Europene 2010/159/UE din 11 martie 2010 privind măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Prezentul regulament transpune recomandarea Comisiei Europene 2010/159/UE din 11 martie 2010 privind măsurile de autoprotecție și de prevenire a actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor (CELEX: 32010H0159)
2	Titlul proiectului de act normativ național Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea unor regulamente în domeniul consolidării securității maritime, securității portuare și a securității navelor maritime
3	Gradul general de compatibilitate: Compatibil, transpunere integrală
4	Autoritatea/persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5	Data întocmirii/actualizării: 30.04.2026

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

ADOPTĂ PREZENTA RECOMANDARE: 1. Statele membre sunt invitate să vegheze la aplicarea efectivă și armonizată a măsurilor preventive pentru a face față amenințărilor cărora navele le pot cădea victime în cursul actelor de piraterie și al atacurilor armate. Aceste măsuri, care au fost deja inventariate și consolidate, au beneficiat de un larg sprijin în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI) și în rândul partenerilor din industria maritimă. 2. Măsuri generale	Capitolul I SCOPUL ȘI DOMENIUL DE APLICARE 1. Regulamentul privind măsurile preventive de autoprotecție împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor (în continuare – Regulament) stabilește cadrul normativ privind aplicarea la nivel național a măsurilor preventive destinate protejării navelor împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
2.1. Statele membre sunt invitate să aducă la cunoștința operatorilor înregistrați la autoritățile lor circulara MSC.1/Circ. 1334 adoptată cu ocazia celei de a 86-a sesiuni a Comitetului pentru securitate maritimă al Organizației Maritime Internaționale (OMI), care prevede și actualizează măsuri preventive de autoprotecție recomandate navelor și companiilor maritime pentru a lupta împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate, oriunde ar apărea un astfel de pericol, conform prevederilor Codului internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (codul ISPS). 2.2. Statele membre sunt invitate să verifice în principal faptul că navele dispun de personal performant și suficient, conform regulii 4.28 din Partea B a Codului ISPS, care a devenit obligatorie în temeiul articolului 3 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului 3. Măsuri specifice situației din largul coastelor Somaliei 3.1. Statele membre sunt invitate să aducă la cunoștința operatorilor înregistrați la autoritățile lor circulara MSC.1/Circ. 1332 adoptată cu ocazia celei de-a 86-a sesiuni a Comitetului pentru securitate maritimă al Organizației Maritime Internaționale (OMI), completată de circulara MSC.1/Circ. 1335, care aprobă la nivel internațional măsurile considerate „cele mai bune practici de management pentru evitarea, descurajarea sau întârzierea actelor de piraterie în Golful Aden și în largul coastelor Somaliei”,	2. Prezentul Regulament are ca obiect: 2.1. informarea operatorilor și a companiilor maritime asupra măsurilor preventive recomandate la nivel internațional; 2.2. asigurarea aplicării efective și armonizate a măsurilor de autoprotecție de către navele care arborează pavilionul Republicii Moldova; 2.3. verificarea aplicării acestor măsuri de către Agenția Navală a Republicii Moldova; 2.4. diseminarea și actualizarea celor mai bune practici de management pentru zonele maritime expuse riscului de piraterie și atacuri armate. 3. Prezentul Regulament se aplică: 3.1. navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova și care efectuează voiaje maritime internaționale; 3.2. armatorilor, operatorilor, companiilor maritime și comandanților navelor prevăzute la subpct. 3.1.); 3.3. organizațiilor recunoscute, în măsura în care acestea exercită atribuții delegate în domeniul securității maritime; 3.4. Agenției Navale a Republicii Moldova, în calitate de autoritate competentă. 4. Prezentul Regulament nu se aplică: 4.1. navelor de război, navelor auxiliare militare și altor nave deținute sau exploatate de		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
publicate regulat și actualizate periodic de partenerii din industria maritimă. 3.2. Statele membre sunt invitate să ia toate măsurile necesare pentru a asigura difuzarea, a comunica actualizările periodice și a verifica aplicarea celor mai bune practici de management pentru descurajarea actelor de piraterie în largul coastelor Somaliei, care figurează în anexa la prezenta recomandare.	stat și utilizate exclusiv în serviciul guvernamental necomercial; 4.2. navelor care nu intră sub incidența cerințelor Codului internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (în continuare - Codul ISPS), cu excepția cazului în care Agenția Navală stabilește aplicarea unor măsuri preventive adecvate, în funcție de riscurile identificate. Capitolul II Măsuri generale de prevenire 5. Agenția Navală a Republicii Moldova asigură aplicarea efectivă și armonizată a măsurilor preventive menite să facă față amenințărilor la care navele pot fi expuse în cursul actelor de piraterie și al atacurilor armate. 6. În scopul realizării obiectivului prevăzut în pct. 5, Agenția Navală: 6.1. aduce la cunoștința operatorilor și companiilor maritime de nave sub pavilionul Republicii Moldova, circulara MSC.1/Circ.1334, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (în continuare - OMI), precum și actualizările sau documentele care o înlocuiesc;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	6.2. emite, după caz, circulare administrative, instrucțiuni, note informative sau alte comunicări oficiale privind măsurile preventive de autoprotecție recomandate navelor și companiilor maritime; 6.3. publică pe pagina sa oficială circulara MSC.1/Circ.1334 și informații relevante privind zonele cu risc sporit și măsurile recomandate pentru navigația în aceste zone; 6.4. cooperează cu organizațiile recunoscute și operatorii economici din domeniul transportului naval în vederea diseminării măsurilor prevăzute de prezentul Regulament. 7. Companiile maritime și operatorii navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova au obligația: 7.1. să asigure cunoașterea și aplicarea de către personalul de la uscat și de la bord a măsurilor de autoprotecție recomandate; 7.2. să adapteze planurile, procedurile și măsurile de securitate ale navei la riscurile specifice rutelor și zonelor de navigație; 7.3. să asigure instruirea și pregătirea echipajului privind prevenirea și gestionarea incidentelor de piraterie și a atacurilor armate;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	7.4. să dispună măsuri adecvate pentru menținerea vigilenței, supravegherii și capacității de reacție la bord; 7.5. să asigure existența unor proceduri clare de alertare, raportare și cooperare cu Agenția Navală și autoritățile competente din statele costiere. 8. Comandantul navei asigură, în limita atribuțiilor sale: 8.1. aplicarea la bord a măsurilor de supraveghere, protecție și reacție proporționale cu nivelul de risc; 8.2. informarea și instruirea echipajului asupra procedurilor ce urmează a fi aplicate în cazul unei amenințări sau al unui incident; 8.3. menținerea mijloacelor de comunicații și raportare în stare corespunzătoare de funcționare; 8.4. punerea în aplicare a măsurilor prevăzute de planul de securitate al navei, după caz. Capitolul III Verificarea încadrării cu personal și a aplicării măsurilor de autoprotecție 9. Agenția Navală se asigură că navele care arborează pavilionul Republicii Moldova dispun de personal suficient și eficient pentru asigurarea		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	aplicării măsurilor de securitate și de autoprotecție, în conformitate cu cerințele aplicabile. 10. În vederea aplicării pct. 9 Agenția Navală, direct sau prin intermediul unei organizații recunoscute delegate să acționeze în numele său, verifică: 10.1. numărul membrilor echipajului permite asigurarea continuă a carturilor, supravegherii și măsurilor de prevenire; 10.2. repartizarea atribuțiilor la bord permite gestionarea adecvată a riscurilor de piraterie și atacuri armate; 10.3. procedurile de securitate și de autoprotecție pot fi aplicate efectiv de personalul existent la bord; 10.4. operatorul a prevăzut resurse umane și organizatorice suficiente pentru aplicarea măsurilor recomandate. 11. Verificările prevăzute la pct. 10 se efectuează în cadrul: 11.1. controalelor de stat pavilion; 11.2. auditurilor și inspecțiilor de securitate; 11.3. examinărilor documentare efectuate cu ocazia eliberării, reînnoirii sau vizării anuale a documentelor relevante;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	11.4. altor controale administrative dispuse de Agenția Navală, în funcție de riscurile identificate. 12. În cazul constatării deficiențelor privind încadrarea cu personal sau aplicarea măsurilor de autoprotecție, Agenția Navală dispune, după caz: 12.1. emiterea de prescripții obligatorii pentru remedierea neconformităților; 12.2. stabilirea unui termen de conformare; 12.3. efectuarea unei verificări suplimentare în cadrul controalelor de stat pavilion; 12.4. aplicarea sancțiunilor conform cadrului normative în vigoare. 13. În cazul navelor care urmează să tranziteze Golful Aden, largul coastelor Somaliei sau alte zone maritime pentru care au fost emise avertizări, recomandări ori informații oficiale privind existența unui risc sporit de piraterie sau de atacuri armate împotriva navelor, Agenția Navală aduce la cunoștința operatorilor circulara MSC.1/Circ.1332, completată de circulara MSC.1/Circ.1335, precum și versiunile actualizate ale celor mai bune practici de management recunoscute la nivel internațional. Capitolul IV		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	Măsuri specifice aplicabile în zonele maritime cu risc sporit 14. În cazul navelor care urmează să tranziteze Golful Aden, largul coastelor Somaliei sau alte zone maritime pentru care au fost emise avertizări, recomandări ori informații oficiale privind existența unui risc sporit de piraterie sau de atacuri armate împotriva navelor, Agenția Navală aduce la cunoștința operatorilor circulara MSC.1/Circ.1332, completată de circulara MSC.1/Circ.1335, precum și versiunile actualizate ale celor mai bune practici de management recunoscute la nivel internațional. 15. Agenția Navală întreprinde măsurile necesare pentru: 15.1. diseminarea către operatori a celor mai bune practici de management aplicabile zonelor maritime cu risc sporit; 15.2. comunicarea periodică a actualizărilor intervenite în conținutul acestora; 15.3. verificarea faptului că, la nivelul companiei maritime și al navei, sunt instituite și aplicate măsuri organizatorice și operaționale adecvate riscurilor specifice zonei de navigație; 15.4. facilitarea schimbului de informații relevante cu autoritățile competente ale statelor		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	străine și cu structurile internaționale de raportare și coordonare, după caz. 16. Companiile maritime, operatorii și comandanții navelor care intenționează să tranziteze zone maritime cu risc sporit sunt obligați: 16.1. să efectueze, înainte de intrarea în zona respectivă, o evaluare a riscurilor specifice voiajului; 16.2. să asigure aplicarea celor mai bune practici de management actualizate, în măsura în care acestea sunt pertinente pentru tipul navei, natura voiajului și caracteristicile zonei tranzitate; 16.3. să dispună măsurile necesare pentru pregătirea echipajului în vederea aplicării procedurilor de protecție, alertare, reacție și retragere în siguranță, după caz; 16.4. să asigure efectuarea raportărilor și notificărilor recomandate de autoritățile și centrele internaționale competente, în condițiile prevăzute de documentele aplicabile. 17. Măsurile prevăzute în pct. 14–16 se aplică fără a aduce atingere obligațiilor stabilite prin convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte, prin Codul internațional ISPS, prin prezenta hotărâre de guvern.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
ANEXĂ Cele mai bune practici de management pentru descurajarea pirateriei în Golful Aden și în largul coastei Somaliei (versiunea 2 — august 2009)	Anexa nr.1 la Regulamentul privind măsurile preventive de autoprotecție împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor Cele mai bune practici de management pentru descurajarea pirateriei în Golful Aden și în largul coastei Somaliei (versiunea 2 — august 2009)	Compatibil	
În cadrul efortului de combatere a pirateriei în Golful Aden și în largul coastei somaleze, aceste practici de management sunt sprijinite de reprezentanții următoarelor organizații internaționale din industria maritimă: 1. Asociația internațională a armatorilor independenți de tancuri petroliere — International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) 2. Camera Internațională de Marină Comercială — International Chamber of Shipping (ICS) 3. Forumul Maritim Internațional al Companiilor Petroliere — Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) 4. Consiliul Maritim Baltic și Internațional — Baltic and International Maritime Council (BIMCO) 5. Asociația internațională a operatorilor de tancuri și terminale pentru gaze — Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO)	Capitolul I. Generalități 1. În cadrul efortului de combatere a pirateriei în Golful Aden și în largul coastei somaleze, aceste practici de management sunt sprijinite de reprezentanții următoarelor organizații internaționale din industria maritimă: 1.1. Asociația internațională a armatorilor independenți de tancuri petroliere — International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO); 1.2. Camera Internațională de Marină Comercială — International Chamber of Shipping (ICS);	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
6. Asociația internațională a armatorilor de nave pentru mărfuri solide — International Association of Dry Cargo Ship Owners (INTERCARGO) 7. Grupul internațional al cluburilor de protecție și indemnizare — International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I) 8. Asociația internațională a liniilor de croazieră — Cruise Lines International Association (CLIA) 9. Uniunea internațională a asigurătorilor maritimi — International Union of Marine Insurers (IUMI) 10. Joint War Committee (JWC) și Joint Hull Committee (JHC) 11. Biroul Maritim Internațional — International Maritime Bureau (IMB) 12. Federația europeană a lucrătorilor din transporturi — International Transport Workers Federation (ITF) Aceste practici de management sunt sprijinite, de asemenea, de: 13. Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii — Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA) 14. UK Maritime Trade Organisation (UKMTO Dubai) 15. Biroul maritim de legătură — Maritime Liaison Office (MARLO)	1.3. Forumul Maritim Internațional al Companiilor Petoliere — Oil Companies International Marine Forum (OCIMF); 1.4. Consiliul Maritim Baltic și Internațional — Baltic and International Maritime Council (BIMCO); 1.5. Asociația internațională a operatorilor de tancuri și terminale pentru gaze — Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO); 1.6. Asociația internațională a armatorilor de nave pentru mărfuri solide — International Association of Dry Cargo Ship Owners (INTERCARGO); 1.7. Grupul internațional al cluburilor de protecție și indemnizare — International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I); 1.8. Asociația internațională a liniilor de croazieră — Cruise Lines International Association (CLIA); 1.9. Uniunea internațională a asigurătorilor maritimi — International Union of Marine Insurers (IUMI); 1.10. Joint War Committee (JWC) și Joint Hull Committee (JHC); 1.11. Biroul Maritim Internațional — International Maritime Bureau (IMB);		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	1.12. Federația europeană a lucrătorilor din transporturi — International Transport Workers Federation (ITF). 2. Practicile de management menționate în pct.1 sunt sprijinite, de asemenea, de: 2.1. Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii — Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA); 2.2. UK Maritime Trade Organisation (UKMTO Dubai); 2.3. Biroul maritim de legătură — Maritime Liaison Office (MARLO).		
Practici operaționale și de planificare recomandate proprietarilor, operatorilor, administratorilor și comandanților navelor aflate în tranzit în Golful Aden și în largul coastei Somaliei	Capitolul II. Practici operaționale și de planificare recomandate proprietarilor, operatorilor, administratorilor și comandanților navelor aflate în tranzit în Golful Aden și în largul coastei Somaliei Secțiunea 1 Scop	Compatibil	
Scop 1.Scopul documentului de față este de a prezenta cele mai bune practici de management în sprijinul companiilor și al navelor pentru evitarea, descurajarea și întârzierea atacurilor piraților în Golful Aden și în largul coastei somaleze.	3. Scopul documentului de față este de a prezenta cele mai bune practici de management în sprijinul companiilor și al navelor pentru evitarea, descurajarea și întârzierea atacurilor piraților în Golful Aden și în largul coastei somaleze.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Organizațiile consultate cu privire la acest document reprezintă marea majoritate a proprietarilor de nave și a operatorilor care tranzitează regiunea.	Organizațiile consultate cu privire la acest document reprezintă marea majoritate a proprietarilor de nave și a operatorilor care tranzitează regiunea.		
2. Aceste organizații își vor încuraja membrii să aplice cele mai bune practici și vor depune eforturi pentru ca acestea să fie adoptate și de alte părți interesate din sectorul transporturilor maritime ca practici de combatere a pirateriei în regiune. Prezentul document completează liniile directoare care figurează în circulara MSC.1/Circ.1334 a OMI.	4. Aceste organizații își vor încuraja membrii să aplice cele mai bune practici și vor depune eforturi pentru ca acestea să fie adoptate și de alte părți interesate din sectorul transporturilor maritime ca practici de combatere a pirateriei în regiune. Prezentul document completează liniile directoare care figurează în circulara MSC.1/Circ.1334 a OMI.	Compatibil	
Atacuri tipice și învățăminte trase 1. În cursul anului 2008 și în prima jumătate a anului 2009 s-a observat o creștere a numărului de atacuri ale piraților împotriva navelor comerciale în Golful Aden, în largul coastei somaleze și în întreaga zonă de nord-vest a Oceanului Indian. Majoritatea acestor atacuri erau concentrate inițial în partea nordică a Golfului Aden, însă au avut loc atacuri și la distanțe mai mari în largul coastei de est a Somaliei.	Secțiunea a 2-a Atacuri tipice și învățăminte trase 5. În cursul anului 2008 și în prima jumătate a anului 2009 s-a observat o creștere a numărului de atacuri ale piraților împotriva navelor comerciale în Golful Aden, în largul coastei somaleze și în întreaga zonă de nord-vest a Oceanului Indian. Majoritatea acestor atacuri erau concentrate inițial în partea nordică a Golfului Aden, însă au avut loc atacuri și la distanțe mai mari în largul coastei de est a Somaliei.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
2. Analiza atacurilor reușite indică faptul că pirății exploatează următoarele puncte vulnerabile: (a) viteză redusă; (b) bord liber mic; (c) planificare și proceduri inadecvate; (d) stare de alertă vizibil scăzută și/sau lipsa unor măsuri evidente de autoprotecție; (e) reacție lentă evidentă a navei.	Analiza atacurilor reușite indică faptul că pirății exploatează următoarele puncte vulnerabile: 6.1. viteză redusă; 6.2. bord liber mic; 6.3. planificare și proceduri inadecvate; 6.4. stare de alertă vizibil scăzută și/sau lipsa unor măsuri evidente de autoprotecție; 6.5. reacție lentă evidentă a navei.	Compatibil	
3. De regulă, în atacuri sunt utilizate două sau mai multe ambarcațiuni deschise mici, sau schifuri, de mare viteză (până la 25 de noduri), care adesea se apropie dinspre babord și/sau dinspre pupa.	7. De regulă, în atacuri sunt utilizate două sau mai multe ambarcațiuni deschise mici, sau schifuri, de mare viteză (până la 25 de noduri), care adesea se apropie dinspre babord și/sau dinspre pupa.	Compatibil	
4. Utilizarea unei „nave-mamă” a pirăților, o navă de talie mai mare care transportă personal, echipamente, provizii și ambarcațiuni de atac mai mici, a permis ca atacurile să reușească la o distanță mai mare de țarm.	8. Utilizarea unei „nave-mamă” a pirăților, o navă de talie mai mare care transportă personal, echipamente, provizii și ambarcațiuni de atac mai mici, a permis ca atacurile să reușească la o distanță mai mare de țarm.	Compatibil	
5. Vigilența trebuie să fie maximă în zori și la apus, deoarece majoritatea atacurilor au avut loc în aceste momente ale zilei.	9. Vigilența trebuie să fie maximă în zori și la apus, deoarece majoritatea atacurilor au avut loc în aceste momente ale zilei	Compatibil	
6. Navele cu viteză mai mare (15 noduri și mai mult) nu trebuie să presupună că sunt ferite de atacuri, însă viteza este un mijloc eficient de apărare. În zonă au fost utilizate arme de foc de calibru mic și lansatoare de grenade (RPG) cu scopul de a-i forța pe comandanții de nave să reducă viteza.	10. Navele cu viteză mai mare (15 noduri și mai mult) nu trebuie să presupună că sunt ferite de atacuri, însă viteza este un mijloc eficient de apărare. În zonă au fost utilizate arme de foc de calibru mic și lansatoare de grenade (RPG) cu	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Menținerea vitezei maxime de navigație în astfel de situații s-a dovedit a fi eficientă.	scopul de a-i forța pe comandanții de nave să reducă viteza. Menținerea vitezei maxime de navigație în astfel de situații s-a dovedit a fi eficientă.		
7. Majoritatea tentativelor de deturnare au fost dejucate de echipaje ale navelor care au planificat din timp traversarea, s-au antrenat și au aplicat cu succes contramăsuri pasive.	11. Majoritatea tentativelor de deturnare au fost dejucate de echipaje ale navelor care au planificat din timp traversarea, s-au antrenat și au aplicat cu succes contramăsuri pasive	Compatibil	
8. Condițiile atmosferice și starea mării au influențat la rândul lor capacitatea de acțiune a atacatorilor. Se estimează că o viteză a vântului de peste 18 noduri și o înălțime a valurilor de peste 2 metri sunt suficiente pentru a oferi protecție tuturor navelor, cu excepția celor mai vulnerabile, în special atunci când comandanții aplică integral cele mai bune practici de management.	12. Condițiile atmosferice și starea mării au influențat la rândul lor capacitatea de acțiune a atacatorilor. Se estimează că o viteză a vântului de peste 18 noduri și o înălțime a valurilor de peste 2 metri sunt suficiente pentru a oferi protecție tuturor navelor, cu excepția celor mai vulnerabile, în special atunci când comandanții aplică integral cele mai bune practici de management.	Compatibil	
Cele mai bune practici de management recomandate 1. Introducere (a) Recunoscând libertatea absolută a comandanților de nave de a adopta în orice moment măsuri adecvate pentru evitarea, descurajarea sau întârzierea atacurilor în această regiune, prezentul document care definește cele mai bune practici este destinat proprietarilor, operatorilor, comandanților și echipajelor navelor.	Capitolul III. Cele mai bune practici de management recomandate Secțiunea 1 Introducere 13. Recunoscând libertatea absolută a comandanților de nave de a adopta în orice moment măsuri adecvate pentru evitarea, descurajarea sau întârzierea atacurilor în această regiune, prezentul document care definește cele	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	mai bune practici este destinat proprietarilor, operatorilor, comandanților și echipajelor navelor.		
(b) Nu toate măsurile expuse în prezentul document sunt în mod necesar aplicabile fiecărei nave. De aceea, se recomandă efectuarea unei evaluări, în cadrul analizei riscurilor, pentru a stabili care dintre ele sunt cele mai adecvate pentru navă. Cu toate acestea, următoarele măsuri s-au dovedit în general eficiente:	14. Nu toate măsurile expuse în prezentul document sunt în mod necesar aplicabile fiecărei nave. De aceea, se recomandă efectuarea unei evaluări, în cadrul analizei riscurilor, pentru a stabili care dintre ele sunt cele mai adecvate pentru navă. Cu toate acestea, măsurile din secțiunile 2-9 din prezentul capitol s-au dovedit în general eficiente.	Compatibil	
2. Înainte de tranzitarea zonei — Planificare generală (a) Generalități	Secțiunea a 2-a Înainte de tranzitarea zonei — Planificare generală Subsecțiunea 1 Generalități	Compatibil	
(i) UKMTO Dubai este primul punct de contact pentru nave în regiune. Interacțiunea zilnică dintre comandanți și forțele militare este asigurată de UKMTO Dubai, care comunică cu navele și are contact direct cu MSCHOA și comandanții forțelor navale de pe mare. UKMTO Dubai are nevoie de actualizări regulate ale informațiilor referitoare la poziția și mișcările preconizate ale navelor. Organizația utilizează aceste informații pentru a ajuta unitățile navale să aibă o	15. UKMTO Dubai este primul punct de contact pentru nave în regiune. Interacțiunea zilnică dintre comandanți și forțele militare este asigurată de UKMTO Dubai, care comunică cu navele și are contact direct cu MSCHOA și comandanții forțelor navale de pe mare. UKMTO Dubai are nevoie de actualizări regulate ale informațiilor referitoare la poziția și mișcările preconizate ale navelor. Organizația utilizează	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
imagine clară a activităților maritime. (A se vedea glosarul din anexa A pentru detalii suplimentare.)	aceste informații pentru a ajuta unitățile navale să aibă o imagine clară a activităților maritime. (A se vedea glosarul din anexa nr.2 la prezentul regulament pentru detalii suplimentare.).		
(ii) Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii (MSCHOA) este autoritatea de planificare și coordonare pentru forțele UE (EU NAVFOR) din Golful Aden și din zona situată în largul coastei somaleze. (A se vedea glosarul din anexa A.)	16. Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii (MSCHOA) este autoritatea de planificare și coordonare pentru forțele UE (EU NAVFOR) din Golful Aden și din zona situată în largul coastei somaleze. (A se vedea glosarul din anexa nr.2 la prezentul regulament)	Compatibil	
(iii) Biroul maritim de legătură (MARLO) îndeplinește rolul de canal de comunicații pentru schimbul de informații dintre Forțele maritime combinate (CMF) și navele comerciale din regiune. (A se vedea glosarul din anexa A.)	17. Biroul maritim de legătură (MARLO) îndeplinește rolul de canal de comunicații pentru schimbul de informații dintre Forțele maritime combinate (CMF) și navele comerciale din regiune. (A se vedea glosarul din anexa nr.2 la prezentul regulament).	Compatibil	
(iv) Înainte de tranzitarea zonei de mare risc, proprietarul și comandantul navei ar trebui să efectueze o analiză de risc proprie pentru a evalua probabilitatea și consecințele producerii unui atac al piraiților asupra navei, pe baza celor mai recente informații disponibile. Această evaluare a riscului ar trebui să aibă ca rezultat identificarea unor măsuri adecvate pentru prevenirea atacurilor, diminuarea consecințelor lor și revenirea la normal și va presupune aplicarea în același timp a cerințelor legale și a unor măsuri suplimentare de combatere a pirateriei.	18. Înainte de tranzitarea zonei de mare risc, proprietarul și comandantul navei ar trebui să efectueze o analiză de risc proprie pentru a evalua probabilitatea și consecințele producerii unui atac al piraiților asupra navei, pe baza celor mai recente informații disponibile. Această evaluare a riscului ar trebui să aibă ca rezultat identificarea unor măsuri adecvate pentru prevenirea atacurilor, diminuarea consecințelor lor și revenirea la normal și va presupune aplicarea în același timp a	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	cerințelor legale și a unor măsuri suplimentare de combatere a pirateriei.		
(v) Companiile ar trebui să includă în procedurile de management al situațiilor de criză măsuri adecvate de reacție la amenințarea constituită de piraterie, adoptând practici recomandate de OMI și de alte părți interesate din sectorul de profil, în funcție de circumstanțele specifice și de tipurile de nave.	19. Companiile ar trebui să includă în procedurile de management al situațiilor de criză măsuri adecvate de reacție la amenințarea constituită de piraterie, adoptând practici recomandate de OMI și de alte părți interesate din sectorul de profil, în funcție de circumstanțele specifice și de tipurile de nave.	Compatibil	
(vi) Autoritățile navale trebuie informate în avans în legătură cu intenția de tranzitare a navelor, pentru a putea identifica punctele vulnerabile și a prevedea o protecție adecvată. În principal, trebuie luate următoarele măsuri: 1. notificare inițială transmisă UKMTO Dubai (prin e-mail sau fax); 2. notificare inițială transmisă MARLO (prin e-mail sau fax); 3. în plus, pentru navele care intenționează să tranziteze Golful Aden sau să navigheze în zona delimitată de coordonatele 12° N, 58° E și 10° S: înregistrarea deplasării navei la MSCHOA (online, prin e-mail sau fax).	20. Autoritățile navale trebuie informate în avans în legătură cu intenția de tranzitare a navelor, pentru a putea identifica punctele vulnerabile și a prevedea o protecție adecvată. În principal, trebuie luate următoarele măsuri: 20.1. notificare inițială transmisă UKMTO Dubai (prin e-mail sau fax); 20.2. notificare inițială transmisă MARLO (prin e-mail sau fax); 20.3. în plus, pentru navele care intenționează să tranziteze Golful Aden sau să navigheze în zona delimitată de coordonatele 12° N, 58° E și 10° S: înregistrarea deplasării navei la MSCHOA (online, prin e-mail sau fax).	Compatibil	
(vii) Deși este necesar să se ia măsuri pentru a împiedica urcarea la bord a piraților, siguranța echipajului și a pasagerilor rămâne cea mai importantă.	21. Deși este necesar să se ia măsuri pentru a împiedica urcarea la bord a piraților, siguranța	Compatibil	

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

	echipajului și a pasagerilor rămâne cea mai importantă.		
(b) Planificarea la nivelul companiilor	Subsecțiunea a 2-a Planificarea la nivelul companiilor	Compatibil	
Se recomandă administratorilor și/sau departamentelor de operațiuni să se înregistreze pe site-ul MSCHOA (www.mschoa.eu) pentru a avea acces la părțile restricționate ale site-ului, să consulte informațiile existente și să le comunice, în funcție de necesități, flotei lor.	22. Se recomandă administratorilor și/sau departamentelor de operațiuni să se înregistreze pe site-ul MSCHOA (www.mschoa.eu) pentru a avea acces la părțile restricționate ale site-ului, să consulte informațiile existente și să le comunice, în funcție de necesități, flotei lor:	Compatibil	
i) Cu 4 sau 5 zile înainte ca nava să intre pe coridorul recomandat de tranzit internațional (IRTC) sau în zona delimitată de paralela de 12° latitudine nordică, meridianul de 58° longitudine estică sau paralela de 10° latitudine sudică, se recomandă depunerea la MSCHOA a unui formular de înregistrare a deplasării navei („Vessel Movement Registration”) (online, prin e-mail sau fax). Notă: Această notificare poate fi efectuată fie de navă, fie de companie.	22.1. Cu 4 sau 5 zile înainte ca nava să intre pe coridorul recomandat de tranzit internațional (IRTC) sau în zona delimitată de paralela de 12° latitudine nordică, meridianul de 58° longitudine estică sau paralela de 10° latitudine sudică, se recomandă depunerea la MSCHOA a unui formular de înregistrare a deplasării navei („Vessel Movement Registration”) (online, prin e-mail sau fax). Notă: Această notificare poate fi efectuată fie de navă, fie de companie.	Compatibil	
(ii) Verificarea evaluării gradului de securitate al navei (SSA) și a implementării Planului de securitate al navei (SSP) impuse de Codul internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (ISPS) pentru a lupta împotriva pirateriei.	22.2. Verificarea evaluării gradului de securitate al navei (SSA) și a implementării Planului de securitate al navei (SSP) impuse de Codul internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (ISPS) pentru a lupta împotriva pirateriei.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(iii) Ofițerul desemnat cu securitatea companiei (CSO) este încurajat să se asigure că există un plan de urgență pentru traversările de mare risc și că acesta este testat, explicat și discutat cu comandantul și cu ofițerul cu securitatea navei (SSO).	22.3. Ofițerul desemnat cu securitatea companiei (CSO) este încurajat să se asigure că există un plan de urgență pentru traversările de mare risc și că acesta este testat, explicat și discutat cu comandantul și cu ofițerul cu securitatea navei (SSO).	Compatibil	
(iv) Se recomandă să se ia cunoștință de zonele maritime cu risc extrem de ridicat.	22.4. Se recomandă să se ia cunoștință de zonele maritime cu risc extrem de ridicat.	Compatibil	
(v) Instruirea comandanților cu privire la metodele preferate disponibile pentru traversarea regiunii (tranzit în grup, tranzit în grup sub escortă, convoi național etc.).	22.5. Instruirea comandanților cu privire la metodele preferate disponibile pentru traversarea regiunii (tranzit în grup, tranzit în grup sub escortă, convoi național etc.).	Compatibil	
(vii) Utilizarea în plus a unor agenți de securitate privați este la discreția companiei, însă nu este recomandată utilizarea agenților înarmați.	22.7. Utilizarea în plus a unor agenți de securitate privați este la discreția companiei, însă nu este recomandată utilizarea agenților înarmați.	Compatibil	
(viii) Se recomandă să se aibă în vedere resurse adiționale pentru suplimentarea personalului de cart.	23. Se recomandă să se aibă în vedere resurse adiționale pentru suplimentarea personalului de cart.	Compatibil	
(ix) Se recomandă dotarea navelor cu măsuri de autoprotecție înainte de tranzitarea zonelor de mare risc.	24. Se recomandă dotarea navelor cu măsuri de autoprotecție înainte de tranzitarea zonelor de mare risc.	Compatibil	
(c) Planificarea efectuată de comandantul navei	Subsecțiunea a 3-a Planificarea efectuată de comandantul navei	Compatibil	
(i) Transmiterea notificării inițiale către UKMTO Dubai și MARLO (prin e-mail sau fax) la intrarea în zona de raportare delimitată de Canalul de Suez, meridianul de 78 de grade	25. Transmiterea notificării inițiale către UKMTO Dubai și MARLO (prin e-mail sau fax) la intrarea în zona de raportare delimitată de	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
longitudine estică și paralela de 10 grade latitudine sudică, a se vedea harta de planificare antipiraterie Q6099.	Canalul de Suez, meridianul de 78 de grade longitudine estică și paralela de 10 grade latitudine sudică, a se vedea harta de planificare antipiraterie Q6099.		
(ii) Cu 4 sau 5 zile înainte ca nava să intre pe coridorul recomandat de tranzit internațional (IRTC) sau în zona delimitată de paralela de 12° latitudine nordică, meridianul de 58° longitudine estică sau paralela de 10° latitudine sudică, se recomandă depunerea la MSCHOA a unui formular de înregistrare a deplasării navei („Vessel Movement Registration”) (online, prin e-mail sau fax). Notă: Această notificare poate fi efectuată fie de navă, fie de companie. Dacă este efectuată de companie, comandantul trebuie să verifice la companie dacă datele lor au fost corect înregistrate la MSCHOA.	26. Cu 4 sau 5 zile înainte ca nava să intre pe coridorul recomandat de tranzit internațional (IRTC) sau în zona delimitată de paralela de 12° latitudine nordică, meridianul de 58° longitudine estică sau paralela de 10° latitudine sudică, se recomandă depunerea la MSCHOA a unui formular de înregistrare a deplasării navei („Vessel Movement Registration”) (online, prin e-mail sau fax). Notă: Această notificare poate fi efectuată fie de navă, fie de companie. Dacă este efectuată de companie, comandantul trebuie să verifice la companie dacă datele lor au fost corect înregistrate la MSCHOA.	Compatibil	
(iii) Înainte de tranzitarea regiunii se recomandă informarea detaliată a echipajului.	27. Înainte de tranzitarea regiunii se recomandă informarea detaliată a echipajului.	Compatibil	
(iv) Experiența a demonstrat că eficiența planurilor de urgență antipiraterie este maximă atunci când acestea sunt aplicate în avans. Aceasta presupune efectuarea unui exercițiu înainte de sosirea în zonă, trecerea în revistă a planului și instruirea tuturor membrilor personalului în	28. Experiența a demonstrat că eficiența planurilor de urgență antipiraterie este maximă atunci când acestea sunt aplicate în avans. Aceasta presupune efectuarea unui exercițiu înainte de sosirea în zonă, trecerea în revistă a planului și instruirea tuturor membrilor personalului în	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
legătură cu îndatoririle care le revin, inclusiv familiarizarea cu semnalul de alarmă care indică un atac al piraților.	legătură cu îndatoririle care le revin, inclusiv familiarizarea cu semnalul de alarmă care indică un atac al piraților.		
(v) Comandanților li se recomandă să pregătească și un plan de comunicare de urgență care să includă toate numerele de contact esențiale pentru cazuri de urgență și mesaje prestabilite și să se asigure că acesta este ușor accesibil sau afișat permanent în apropierea tabloului de comunicații (de exemplu, numerele de telefon ale MSCHOA, IMB PRC, CSO etc. — a se vedea lista punctelor de contact din anexa B).	29. Comandanților li se recomandă să pregătească și un plan de comunicare de urgență care să includă toate numerele de contact esențiale pentru cazuri de urgență și mesaje prestabilite și să se asigure că acesta este ușor accesibil sau afișat permanent în apropierea tabloului de comunicații (de exemplu, numerele de telefon ale MSCHOA, IMB PRC, CSO etc. — a se vedea lista punctelor de contact din anexa nr.3 la prezentul regulament).	Compatibil	
(vi) Definirea politicii navei referitoare la sistemele de identificare automată a navelor (AIS): Convenția SOLAS îi oferă comandantului libertatea de a închide AIS atunci când consideră că utilizarea acestuia sporește vulnerabilitatea navei. Cu toate acestea, pentru ca forțele navale să dispună de informații despre locația navelor în Golful Aden se recomandă continuarea transmisiei prin AIS, dar informațiile trebuie să se limiteze la identitatea navei, poziție, curs, viteză, stare de navigare și informații referitoare la securitate. În largul coastei somaleze, decizia este tot la latitudinea comandantului, însă forțele navale recomandă în acest moment închiderea completă a sistemului AIS. Dacă există îndoieli, se verifică la MSCHOA.	30. Definirea politicii navei referitoare la sistemele de identificare automată a navelor (AIS): Convenția SOLAS îi oferă comandantului libertatea de a închide AIS atunci când consideră că utilizarea acestuia sporește vulnerabilitatea navei. Cu toate acestea, pentru ca forțele navale să dispună de informații despre locația navelor în Golful Aden se recomandă continuarea transmisiei prin AIS, dar informațiile trebuie să se limiteze la identitatea navei, poziție, curs, viteză, stare de navigare și informații referitoare la securitate. În largul coastei somaleze, decizia este tot la latitudinea comandantului, însă forțele navale recomandă în acest moment închiderea	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	completă a sistemului AIS. Dacă există îndoieli, se verifică la MSCHOA.		
3. Planificarea înainte de tranzitarea zonei (a) Navele sunt încurajate să notifice UKMTO Dubai și MARLO poziția la amiază, cursul, viteza și ora de sosire estimată și cea reală atunci când navighează în regiune.	Secțiunea a 3-a Planificarea înainte de tranzitarea zonei Subsecțiunea 1 Generalități 31. Navele sunt încurajate să notifice UKMTO Dubai și MARLO poziția la amiază, cursul, viteza și ora de sosire estimată și cea reală atunci când navighează în regiune.	Compatibil	
(b) Navele sunt încurajate de asemenea să mărească frecvența acestor raportări atunci când navighează în zone cunoscute ca fiind de mare risc sau frecventate de pirați și să trimită un nou raport atunci când trec de punctul A sau de punctul B din Golful Aden, așa cum sunt indicate pe harta pentru lupta împotriva pirateriei Q6099.	32. Navele sunt încurajate de asemenea să mărească frecvența acestor raportări atunci când navighează în zone cunoscute ca fiind de mare risc sau frecventate de pirați și să trimită un nou raport atunci când trec de punctul A sau de punctul B din Golful Aden, așa cum sunt indicate pe harta pentru lupta împotriva pirateriei Q6099.	Compatibil	
(c) În interiorul Golfului Aden	Subsecțiunea a 2-a În interiorul Golfului Aden	Compatibil	
(i) EU NAVFOR recomandă navelor să efectueze traversarea în interiorul IRTC. Navele care se îndreaptă spre vest ar trebui să navigheze în partea de nord a coridorului, iar cele care se îndreaptă spre est, în partea de sud. În cazul în care se are în vedere tranzitarea în grup a Golfului Aden,	33. EU NAVFOR recomandă navelor să efectueze traversarea în interiorul IRTC. Navele care se îndreaptă spre vest ar trebui să navigheze în partea de nord a coridorului, iar cele care se îndreaptă spre est, în partea de sud. În cazul în care	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
pe site-ul internet al MSCHOA există îndrumări referitoare la ore și viteze pentru tranzitul în grup.	se are în vedere tranzitarea în grup a Golfului Aden, pe site-ul internet al MSCHOA există îndrumări referitoare la ore și viteze pentru tranzitul în grup.		
(ii) Navele ar trebui să evite pătrunderea în apele teritoriale yemenite pe durata tranzitului. Aceasta deoarece, potrivit dreptului internațional cutumiar, forțele militare internaționale (non-yemenite) nu pot proteja navele care sunt atacate în interiorul acestor ape.	34. Navele ar trebui să evite pătrunderea în apele teritoriale yemenite pe durata tranzitului. Aceasta deoarece, potrivit dreptului internațional cutumiar, forțele militare internaționale (non-yemenite) nu pot proteja navele care sunt atacate în interiorul acestor ape.	Compatibil	
(iii) Este posibil ca navelor să li se ceară să își modifice planurile de traversare pentru a urma itinerarele recomandate de MSCHOA.	35. Este posibil ca navelor să li se ceară să își modifice planurile de traversare pentru a urma itinerarele recomandate de MSCHOA.	Compatibil	
(iv) Pe durata tranzitului în grup, navele nu trebuie să se aștepte să fie însoțite permanent de o navă de război. Toate navele de război din Golful Aden, indiferent dacă fac parte din EU NAVFOR sau își coordonează activitățile cu aceste forțe, vor fi însă informate în legătură cu traversările în grup ale Golfului Aden și vor avea acces la toate informațiile despre navele vulnerabile.	36. Pe durata tranzitului în grup, navele nu trebuie să se aștepte să fie însoțite permanent de o navă de război. Toate navele de război din Golful Aden, indiferent dacă fac parte din EU NAVFOR sau își coordonează activitățile cu aceste forțe, vor fi însă informate în legătură cu traversările în grup ale Golfului Aden și vor avea acces la toate informațiile despre navele vulnerabile.	Compatibil	
(v) MSCHOA le recomandă comandanților să încerce să planifice traversarea zonelor cu cel mai ridicat nivel de risc din Golful Aden astfel încât ea să aibă loc în cursul nopții (MSCHOA va îndruma navele), întrucât noaptea au existat foarte puține atacuri reușite.	37. MSCHOA le recomandă comandanților să încerce să planifice traversarea zonelor cu cel mai ridicat nivel de risc din Golful Aden astfel încât ea să aibă loc în cursul nopții (MSCHOA va îndruma	Compatibil	

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

	navele), întrucât noaptea au existat foarte puține atacuri reușite.		
(d) În afara Golfului Aden	Subsecțiunea a 3-a În afara Golfului Aden	Compatibil	
(i) Se recomandă navelor care navighează în largul coastei de est a Somaliei să consulte site-ul internet al MSCHOA sau UKMTO Dubai pentru a obține cele mai recente recomandări referitoare la itinerarele de urmat.	38. Se recomandă navelor care navighează în largul coastei de est a Somaliei să consulte site-ul internet al MSCHOA sau UKMTO Dubai pentru a obține cele mai recente recomandări referitoare la itinerarele de urmat.	Compatibil	
(ii) Comandanților li se recomandă să continue să furnizeze UKMTO Dubai, în modul obișnuit, informații despre cursul urmat de navele lor și detalii referitoare la acestea.	39. Comandanților li se recomandă să continue să furnizeze UKMTO Dubai, în modul obișnuit, informații despre cursul urmat de navele lor și detalii referitoare la acestea.	Compatibil	
(e) În anexa B figurează o listă cu date de contact utile.	40. În anexa nr.3 la prezentul regulament figurează o listă cu date de contact utile.	Compatibil	
4. Înainte de tranzit — Măsuri defensive	Secțiunea a 4-a Înainte de tranzit — Măsuri defensive	Compatibil	
(a) În funcție de nivelul de dotare cu personal, se recomandă ca sarcinile de rutină de la bordul navei să fie adaptate în timp util, astfel încât personalul de cart să fie suficient de odihnit, de bine instruit și de numeros. Comandantul și ofițerii de cart trebuie să aibă cunoștințe aprofundate legate de impactul manevrelor de navigare în zig-zag ale navei lor (pentru toate stările mării) și în particular de impactul pe care aceste manevre îl pot avea asupra reducerii vitezei navei.	41. În funcție de nivelul de dotare cu personal, se recomandă ca sarcinile de rutină de la bordul navei să fie adaptate în timp util, astfel încât personalul de cart să fie suficient de odihnit, de bine instruit și de numeros. Comandantul și ofițerii de cart trebuie să aibă cunoștințe aprofundate legate de impactul manevrelor de navigare în zig-zag ale navei lor (pentru toate stările mării) și în particular de impactul pe care	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(b) În timpul traversării Golfului Aden și a coastei somaleze, se recomandă să se aibă în vedere limitarea comunicațiilor externe (radio, aparate mobile și informații AIS) la comunicații esențiale legate de siguranță și securitate și la informațiile impuse prin Convenția SOLAS. (c) Creșterea disponibilității și dublarea echipamentelor prin punerea în funcțiune a unor mașini auxiliare suplimentare, inclusiv generatoare și motoare de guvernare. (d) Creșterea numărului de marinari de veghe și a efectivelor de pe punte. (e) Dotarea cu personal a compartimentului mașini. (f) Securizarea și controlul accesului la punte, la compartimentul mașini, la compartimentul instalației de guvernare și la toate cabinele și spațiile interne. Toate punctele de acces potențiale (uși, hublouri, conducte de ventilație etc.) trebuie să facă obiectul unei evaluări a riscurilor și să fie protejate corespunzător, în special atunci când se consideră că punctul de acces este suficient de larg pentru a permite pătrunderea unui atacator. Accesul la cabine și spațiile de lucru interioare trebuie redus la un singur punct de intrare pe durata traversării zonelor de mare risc. Măsurile utilizate nu trebuie să obstrucționeze o ieșire de urgență din spațiul interior, prin care însă pirații să nu poată intra. (g) În caz de urgență, navele de război pot fi contactate pe canalul 16 VHF (sau pe canalul de rezervă 08).	aceste manevre îl pot avea asupra reducerii vitezei navei. 42. În timpul traversării Golfului Aden și a coastei somaleze, se recomandă să se aibă în vedere limitarea comunicațiilor externe (radio, aparate mobile și informații AIS) la comunicații esențiale legate de siguranță și securitate și la informațiile impuse prin Convenția SOLAS. 43. Creșterea disponibilității și dublarea echipamentelor prin punerea în funcțiune a unor mașini auxiliare suplimentare, inclusiv generatoare și motoare de guvernare. 44. Creșterea numărului de marinari de veghe și a efectivelor de pe punte. 45. Dotarea cu personal a compartimentului mașini. 46. Securizarea și controlul accesului la punte, la compartimentul mașini, la compartimentul instalației de guvernare și la toate cabinele și spațiile interne. Toate punctele de acces potențiale (uși, hublouri, conducte de ventilație etc.) trebuie să facă obiectul unei evaluări a riscurilor și să fie protejate corespunzător, în special atunci când se consideră că punctul de acces este suficient de larg pentru a permite pătrunderea unui atacator. Accesul la cabine și spațiile de lucru interioare trebuie redus la un singur punct de intrare pe		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(h) Verificarea faptului că toate scările și echipamentele exterioare sunt amarate sau urcate pe punte. (i) Verificarea faptului că dispozitivele de autoprotecție instalate în prealabil sunt în continuare bine fixate și funcționează corespunzător. Se reamintește faptul că dispozitivele temporare se pot desprinde, oferind așadar un nivel scăzut de protecție. (j) Dacă nava are un bord liber relativ mic, se recomandă să se aibă în vedere posibilitatea de lărgire a parapetelor pentru a împiedica agățarea cârligelor. Consultați site-ul internet al MSCHOA pentru exemple de măsuri de acest tip. (k) Se recomandă stabilirea unui punct de întâlnire sau a unei „citadele” în caz de atac al piraților și exersarea procedurilor de închidere a navei, pentru a întârzia accesul atacatorilor la comanda navei și a câștiga timp. Acest punct ar trebui să se situeze departe de pereții exteriori și de hublouri. Dat fiind că în acest moment recursul la citadele și modul în care acestea pot fi utilizate fac obiectul unei dezbateri, comandanților li se recomandă să consulte periodic MSCHOA în legătură cu acest subiect. (l) Se recomandă utilizarea unor manechine la parapete, care să simuleze marinari de veghe în plus. Cu toate acestea, dacă nava este concepută în așa fel încât există sectoare moarte, iar din evaluarea gradului de securitate reiese că ele constituie un risc, va trebui probabil ca acestea să fie ocupate de membri ai echipajului.	durata traversării zonelor de mare risc. Măsurile utilizate nu trebuie să obstrucționeze o ieșire de urgență din spațiul interior, prin care însă pirații să nu poată intra. 47. În caz de urgență, navele de război pot fi contactate pe canalul 16 VHF (sau pe canalul de rezervă 08). 48. Verificarea faptului că toate scările și echipamentele exterioare sunt amarate sau urcate pe punte. 49. Verificarea faptului că dispozitivele de autoprotecție instalate în prealabil sunt în continuare bine fixate și funcționează corespunzător. Se reamintește faptul că dispozitivele temporare se pot desprinde, oferind așadar un nivel scăzut de protecție. 50. Dacă nava are un bord liber relativ mic, se recomandă să se aibă în vedere posibilitatea de lărgire a parapetelor pentru a împiedica agățarea cârligelor. Consultați site-ul internet al MSCHOA pentru exemple de măsuri de acest tip. 51. Se recomandă stabilirea unui punct de întâlnire sau a unei „citadele” în caz de atac al piraților și exersarea procedurilor de închidere a navei, pentru a întârzia accesul atacatorilor la comanda navei și a câștiga timp. Acest punct ar trebui să se situeze departe de pereții exteriori și		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(m) Se recomandă ca pompele și/sau a furtunurile de incendiu să fie presurizate și pregătite pentru utilizare, în special în punctele cele mai vulnerabile ale navei. (n) Se poate avea în vedere și crearea unei perdele de apă în jurul navei pentru a descuraja urcarea la bord a piraților. (o) Se poate avea în vedere de asemenea utilizarea sârmei ghimpate cu lame/a obstacolelor fizice în jurul pupei/al punctelor de acces cele mai joase, ținând cont de siguranța echipajului și de nevoia de evacuare a acestuia. (p) Se poate avea în vedere utilizarea echipamentelor de apărare pasivă. (q) Se recomandă furnizarea de instrumente optice cu viziune nocturnă pentru a fi utilizate în timpul perioadelor de întuneric. (r) Se recomandă punerea în funcțiune a sistemului CCTV (dacă există).	de hublouri. Dat fiind că în acest moment recursul la citadele și modul în care acestea pot fi utilizate fac obiectul unei dezbateri, comandanților li se recomandă să consulte periodic MSCHOA în legătură cu acest subiect. 52. Se recomandă utilizarea unor manechine la parapete, care să simuleze marinari de veghe în plus. Cu toate acestea, dacă nava este concepută în așa fel încât există sectoare moarte, iar din evaluarea gradului de securitate reiese că ele constituie un risc, va trebui probabil ca acestea să fie ocupate de membri ai echipajului. 53. Se recomandă ca pompele și/sau a furtunurile de incendiu să fie presurizate și pregătite pentru utilizare, în special în punctele cele mai vulnerabile ale navei. 54. Se poate avea în vedere și crearea unei perdele de apă în jurul navei pentru a descuraja urcarea la bord a piraților. 55. Se poate avea în vedere de asemenea utilizarea sârmei ghimpate cu lame/a obstacolelor fizice în jurul pupei/al punctelor de acces cele mai joase, ținând cont de siguranța echipajului și de nevoia de evacuare a acestuia. 56. Se poate avea în vedere utilizarea echipamentelor de apărare pasivă.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	57. Se recomandă furnizarea de instrumente optice cu viziune nocturnă pentru a fi utilizate în timpul perioadelor de întuneric. 58. Se recomandă punerea în funcțiune a sistemului CCTV (dacă există).		
5. În timpul tranzitului — Operațiuni	Secțiunea a 5-a În timpul tranzitului — Operațiuni	Compatibil	
(a) Echipajul navei nu trebuie expus unor riscuri inutile atunci când utilizează măsurile de autoprotecție. (b) Se recomandă tuturor navelor din interiorul Golfului Aden să utilizeze IRTC și să urmeze instrucțiunile și orarele indicate pe site-ul internet al MSCHOA pentru tranzitul în grup. (c) Se atrage atenția marinarilor și asupra circularei OMI SN.1 Circ. 281 din 4 august 2009 intitulate „Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden” (Informații referitoare la coridorul recomandat de tranzit internațional pentru navele care tranzitează Golful Aden), în care se precizează că IRTC poate fi modificat de autoritățile militare în funcție de circumstanțe. Marinarii sunt sfătuiți așadar să obțină informații actualizate de pe site-ul MSCHOA (http://www.mschoa.org) sau avertismentele de navigație (NAV-warnings) difuzate pentru această zonă. (d) Dacă intenționați să participați la un tranzit în grup prin IRTC: navigați cu viteza de tranzit a grupului, ținând cont în același timp de limitele navei. (De exemplu, recomandarea	59. Echipajul navei nu trebuie expus unor riscuri inutile atunci când utilizează măsurile de autoprotecție. 60. Se recomandă tuturor navelor din interiorul Golfului Aden să utilizeze IRTC și să urmeze instrucțiunile și orarele indicate pe site-ul internet al MSCHOA pentru tranzitul în grup. 61. Se atrage atenția marinarilor și asupra circularei OMI SN.1 Circ. 281 din 4 august 2009 intitulate „Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden” (Informații referitoare la coridorul recomandat de tranzit internațional pentru navele care tranzitează Golful Aden), în care se precizează că IRTC poate fi modificat de autoritățile militare în funcție de circumstanțe. Marinarii sunt sfătuiți așadar să obțină informații actualizate de pe site-ul MSCHOA (http://www.mschoa.org) sau	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
actuală este ca, dacă viteza maximă a navei este de 16 noduri, să participați la un tranzit în grup la viteza de 14 noduri și să păstrați 2 noduri de rezervă.) (e) Dacă nu intenționați să participați la un tranzit în grup prin IRTC: Mențineți viteza maximă în toată zona de risc. (Recomandarea actuală este ca, dacă viteza maximă a navei depășește 18 noduri, să nu încetiniți pentru a participa la un tranzit în grup, ci să mențineți viteza maximă și să încercați să traversați cea mai mare parte a zonei de mare risc pe timp de noapte.) (f) Navele trebuie să respecte în orice moment Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare. La intrarea pe IRTC și la părăsirea acestuia, comandantul trebuie să vegheze ca navigația celorlalte nave să nu fie pusă în pericol. Luminile de navigare nu trebuie stinse în timpul nopții. Urmați instrucțiunile date de autoritatea statului de pavilion. (g) Puntea trebuie iluminată numai în măsura în care este necesar pentru securitate. Iluminarea zonelor de umbră din jurul cocii navei poate lărgi zona de vizibilitate a marinarilor de veghe, dar această măsură nu trebuie luată decât dacă este compatibilă cu siguranța navigației. Dacă sunt instalate proiectoare cu comandă la distanță și utilizarea acestora este considerată adecvată, ele trebuie puse în funcțiune imediat atunci când sunt constatate activități suspecte în jurul navei. Utilizarea proiectoarelor îi poate surprinde și descuraja pe potențialii atacatori. (Recomandarea actuală a forțelor	avertismentele de navigație (NAV-warnings) difuzate pentru această zonă. 62. Dacă intenționați să participați la un tranzit în grup prin IRTC: navigați cu viteza de tranzit a grupului, ținând cont în același timp de limitele navei. (De exemplu, recomandarea actuală este ca, dacă viteza maximă a navei este de 16 noduri, să participați la un tranzit în grup la viteza de 14 noduri și să păstrați 2 noduri de rezervă.) 63. Dacă nu intenționați să participați la un tranzit în grup prin IRTC: Mențineți viteza maximă în toată zona de risc. (Recomandarea actuală este ca, dacă viteza maximă a navei depășește 18 noduri, să nu încetiniți pentru a participa la un tranzit în grup, ci să mențineți viteza maximă și să încercați să traversați cea mai mare parte a zonei de mare risc pe timp de noapte.). 64. Navele trebuie să respecte în orice moment Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare. La intrarea pe IRTC și la părăsirea acestuia, comandantul trebuie să vegheze ca navigația celorlalte nave să nu fie pusă în pericol. Luminile de navigare nu trebuie stinse în timpul nopții. Urmați instrucțiunile date de autoritatea statului de pavilion.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
navale este ca zona să fie tranzitată doar cu luminile de navigație.) (h) Se recomandă păstrarea pe punte a unor fotografii cu „navele-mamă” ale pirăților. Raportați imediat dacă reparați o astfel de navă. Raportați toate navele-mamă suspecte reperate la UKMTO Dubai și la Centrul de informare despre piraterie al Biroului Maritim Internațional (IBM PRC). (A se vedea în anexa C un exemplu de raport care ilustrează modul în care pot fi transmise informațiile referitoare la atacurile pirăților sau la orice alt atac sau observație.) (i) Comandantul trebuie să încerce să evalueze amenințarea cât mai rapid posibil. De îndată ce comandantul consideră că o amenințare se poate concretiza, el trebuie să contacteze UKMTO Dubai. (j) Se recomandă să se asigure, prin toate mijloacele disponibile, un serviciu de veghe satisfăcător pentru reperarea navelor suspecte, în special cele care se apropie de la pupa sau din părțile laterale. (k) Nu expuneți echipajul la riscuri inutile. În timpul traversării zonei de mare risc, pe punte trebuie efectuate numai lucrările esențiale. Comandanții ar trebui, în măsura posibilului, să vegheze ca membrii echipajului să nu se afle în spațiile exterioare ale punții în perioadele de întuneric, îndeplinindu-și în același timp obligația de a asigura în orice moment o veghe completă și adecvată.	65. Puntea trebuie iluminată numai în măsura în care este necesar pentru securitate. Iluminarea zonelor de umbră din jurul cocii navei poate lărgi zona de vizibilitate a marinarilor de veghe, dar această măsură nu trebuie luată decât dacă este compatibilă cu siguranța navigației. Dacă sunt instalate proiectoare cu comandă la distanță și utilizarea acestora este considerată adecvată, ele trebuie puse în funcțiune imediat atunci când sunt constatate activități suspecte în jurul navei. Utilizarea proiectoarelor îi poate surprinde și descuraja pe potențialii atacatori. (Recomandarea actuală a forțelor navale este ca zona să fie tranzitată doar cu luminile de navigație.) 66. Se recomandă păstrarea pe punte a unor fotografii cu „navele-mamă” ale pirăților. Raportați imediat dacă reparați o astfel de navă. Raportați toate navele-mamă suspecte reperate la UKMTO Dubai și la Centrul de informare despre piraterie al Biroului Maritim Internațional (IBM PRC). (A se vedea în anexa nr.4 la prezentul regulament un exemplu de raport care ilustrează modul în care pot fi transmise informațiile referitoare la atacurile pirăților sau la orice alt atac sau observație.) 67. Comandantul trebuie să încerce să evalueze amenințarea cât mai rapid posibil. De		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(l) Utilizați luminile, soneriile de alarmă și activitatea echipajului pentru a le semnala potențialilor pirați că au fost reperați. (m) Există numeroase alte mijloace defensive neletale, disponibile în comerț, care pot fi avute în vedere; ele trebuie însă evaluate de companii din punctul de vedere al avantajelor și al diverselor caracteristici și vulnerabilități ale navei în cauză.	îndată ce comandantul consideră că o amenințare se poate concretiza, el trebuie să contacteze UKMTO Dubai. 68. Se recomandă să se asigure, prin toate mijloacele disponibile, un serviciu de veghe satisfăcător pentru reperarea navelor suspecte, în special cele care se apropie de la pupa sau din părțile laterale. 69. Nu expuneți echipajul la riscuri inutile. În timpul traversării zonei de mare risc, pe punte trebuie efectuate numai lucrările esențiale. Comandanții ar trebui, în măsura posibilului, să vegheze ca membrii echipajului să nu se afle în spațiile exterioare ale punții în perioadele de întuneric, îndeplinindu-și în același timp obligația de a asigura în orice moment o veghe completă și adecvată. 70. Utilizați luminile, soneriile de alarmă și activitatea echipajului pentru a le semnala potențialilor pirați că au fost reperați. 71. Există numeroase alte mijloace defensive neletale, disponibile în comerț, care pot fi avute în vedere; ele trebuie însă evaluate de companii din punctul de vedere al avantajelor și al diverselor caracteristici și vulnerabilități ale navei în cauză.		
6. În cazul unui atac al piraților	Secțiunea a 6-a În cazul unui atac al piraților	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(a) Aplicați planul de urgență prestabilit al navei. (b) Activați planul de comunicare de urgență și raportați de îndată atacul la punctul de contact unic principal în caz de atac, care este UKMTO Dubai. (MSCHOA, în calitate de centru pentru securitate maritimă cu funcționare continuă responsabil de supravegherea atacurilor comise în regiune, va funcționa în continuare ca punct de contact de rezervă în cazul unui atac.) (c) Activați sistemul de alertă de securitate al navei (SSAS), care va alerta ofițerul de securitate al companiei și statul de pavilion. Rapoartele întocmite în urma atacurilor trebuie comunicate cât mai rapid tuturor centrelor competente de raportare a actelor de piraterie, așa cum se indică în secțiunea 9. (d) În cazul în care comandantul și-a exercitat dreptul de a scoate din funcțiune sistemul de identificare automată (AIS) pe durata traversării zonei în care acționează pirații, acesta trebuie repus în funcțiune de îndată ce nava este atacată de pirați. (e) Declanșați alarma de urgență și anunțați prin difuzor „atac al piraților”, în conformitate cu planul de urgență al navei. (f) Lansați un apel „Mayday” pe canalul 16 VHF (și canalul de rezervă 08, care este monitorizat de forțele navale). Transmiteți un mesaj de pericol prin sistemul de apel selectiv numeric (DSC — Digital Selective Calling) și Inmarsat-C,	72. Aplicați planul de urgență prestabilit al navei: 72.1. Activați planul de comunicare de urgență și raportați de îndată atacul la punctul de contact unic principal în caz de atac, care este UKMTO Dubai. (MSCHOA, în calitate de centru pentru securitate maritimă cu funcționare continuă responsabil de supravegherea atacurilor comise în regiune, va funcționa în continuare ca punct de contact de rezervă în cazul unui atac.) 72.2. Activați sistemul de alertă de securitate al navei (SSAS), care va alerta ofițerul de securitate al companiei și statul de pavilion. Rapoartele întocmite în urma atacurilor trebuie comunicate cât mai rapid tuturor centrelor competente de raportare a actelor de piraterie, așa cum se indică în secțiunea 9. 72.3. În cazul în care comandantul și-a exercitat dreptul de a scoate din funcțiune sistemul de identificare automată (AIS) pe durata traversării zonei în care acționează pirații, acesta trebuie repus în funcțiune de îndată ce nava este atacată de pirați. 72.4. Declanșați alarma de urgență și anunțați prin difuzor „atac al piraților”, în conformitate cu planul de urgență al navei.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
după caz. Stabiliți o comunicare telefonică cu UKMTO Dubai. (g) Evitați apropierea de navă a schifurilor prin schimbarea cursului și creșterea vitezei, dacă este posibil (1). Pirații reușesc cu greu să urce la bordul unei nave care: (i) înaintează cu peste 15 noduri; (ii) efectuează manevre — comandanților li se recomandă să efectueze cât mai rapid posibil mici manevre continue de zig-zag, fără a reduce viteza, pentru a descuraja urcarea piraților la bord. Aveți în vedere posibilitatea de a mări expunerea piraților la vânt și la valuri și de a utiliza valurile din prova și valurile din pupa pentru ca ambarcațiunea piraților să nu se poată apropia. Comandanții și ofițerii de cart trebuie să aibă cunoștințe solide legate de caracteristicile de guvernare și de manevrare a navei. O atenție specială trebuie acordată efectelor modificării ordinelor date timonierului și consecințelor pe care aceasta le poate avea asupra vitezei navei. (h) Activați pompa de incendiu ca măsură defensivă. (i) Luați în considerare posibilitatea de a aprinde luminile de pe punte către prora pentru a atrage atenția asupra navei și a facilita identificarea ei ca navă atacată de către forțele militare care sosesc la fața locului. (j) Reuniți tot echipajul rămas în conformitate cu planul de urgență al navei	72.5. Lansați un apel „Mayday” pe canalul 16 VHF (și canalul de rezervă 08, care este monitorizat de forțele navale). Transmiteți un mesaj de pericol prin sistemul de apel selectiv numeric (DSC — Digital Selective Calling) și Inmarsat-C, după caz. Stabiliți o comunicare telefonică cu UKMTO Dubai. 72.6. Evitați apropierea de navă a schifurilor prin schimbarea cursului și creșterea vitezei, dacă este posibil (Dacă puteți câștiga timp până la sosirea forțelor militare, pirații sunt adesea nevoiți să renunțe la atac. De aceea, înregistrarea în avans la MSCHOA, respectarea orarelor pentru tranzitul în grup și comunicarea periodică a poziției navei la UKMTO Dubai sunt esențiale: există o probabilitate mai mare ca în apropiere să se afle unități ale forțelor navale care să intervină în caz de atac al piraților). Pirații reușesc cu greu să urce la bordul unei nave care: 72.6.1. înaintează cu peste 15 noduri; 72.6.2. efectuează manevre — comandanților li se recomandă să efectueze cât mai rapid posibil mici manevre continue de zig-zag, fără a reduce viteza, pentru a descuraja urcarea piraților la bord. Aveți în vedere posibilitatea de a mări expunerea piraților la vânt și la valuri și de a utiliza valurile din prova și valurile din pupa pentru ca		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	ambarcațiunea pirăților să nu se poată apropia. Comandanții și ofițerii de cart trebuie să aibă cunoștințe solide legate de caracteristicile de guvernare și de manevrare a navei. O atenție specială trebuie acordată efectelor modificării ordinelor date timonierului și consecințelor pe care aceasta le poate avea asupra vitezei navei. 72.7. Activați pompa de incendiu ca măsură defensivă. 72.8. Luați în considerare posibilitatea de a aprinde luminile de pe punte către prora pentru a atrage atenția asupra navei și a facilita identificarea ei ca navă atacată de către forțele militare care sosesc la fața locului. 72.9. Reuniți tot echipajul rămas în conformitate cu planul de urgență al navei.		
7. În cazul în care pirății urcă la bordul navei	Secțiunea a 7-a În cazul în care pirății urcă la bordul navei	Compatibil	
(a) Înainte ca pirății să ajungă la puntea de comandă, informați UKMTO Dubai și, dacă timpul o permite, compania. (b) Nu opuneți rezistență; aceasta poate duce la violență inutilă și poate crea prejudicii echipajului. (c) În cazul în care puntea de comandă/compartimentul mașini trebuie evacuat(ă), mașina principală trebuie oprită; dacă este posibil, se efectuează manevra de oprire completă, iar nava trebuie îndepărtată de alte nave.	73. Înainte ca pirății să ajungă la puntea de comandă, informați UKMTO Dubai și, dacă timpul o permite, compania. 74. Nu opuneți rezistență; aceasta poate duce la violență inutilă și poate crea prejudicii echipajului. 75. În cazul în care puntea de comandă/compartimentul mașini trebuie evacuat(ă), mașina principală trebuie oprită; dacă	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(d) Păstrați calmul și cooperați pe deplin cu pirății. (e) Asigurați-vă că întregul echipaj, cu excepția celui de pe puntea de comandă, este reunit într-un singur loc. (f) Dacă echipajul se află în interiorul unei citadele închise, asigurați-vă că există o protecție/un adăpost intern în caz că pirății încearcă să pătrundă prin forță. Stați departe de intrări/uși și de hublouri/ferestre — nu opuneți rezistență pentru a împiedica intrarea pirăților. Utilizați mijloacele de comunicare de urgență din citadelă pentru a comunica cu autoritățile.	este posibil, se efectuează manevra de oprire completă, iar nava trebuie îndepărtată de alte nave. 76. Păstrați calmul și cooperați pe deplin cu pirății. 77. Asigurați-vă că întregul echipaj, cu excepția celui de pe puntea de comandă, este reunit într-un singur loc. 78. Dacă echipajul se află în interiorul unei citadele închise, asigurați-vă că există o protecție/un adăpost intern în caz că pirății încearcă să pătrundă prin forță. Stați departe de intrări/uși și de hublouri/ferestre — nu opuneți rezistență pentru a împiedica intrarea pirăților. Utilizați mijloacele de comunicare de urgență din citadelă pentru a comunica cu autoritățile.		
8. În cazul unei intervenții militare	Secțiunea a 8-a În cazul unei intervenții militare	Compatibil	
(a) Membrii echipajului trebuie sfătuiți să NU utilizeze aparate de fotografiat cu blitz în niciun moment în timpul intervenției militare. (b) În cazul în care personalul militar intervine la bordul navei, toți membrii echipajului trebuie să stea în poziția culcat pe punte, acoperindu-și capul cu ambele mâini, să nu aibă nimic în mâini și să le țină la vedere. (c) Fiți pregătiți să răspundeți la întrebări referitoare la identitatea navei și la postul deținut la bord.	79. Membrii echipajului trebuie sfătuiți să NU utilizeze aparate de fotografiat cu blitz în niciun moment în timpul intervenției militare. 80. În cazul în care personalul militar intervine la bordul navei, toți membrii echipajului trebuie să stea în poziția culcat pe punte, acoperindu-și capul cu ambele mâini, să nu aibă nimic în mâini și să le țină la vedere.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(d) Aveți în vedere faptul că engleza nu este limba de lucru a tuturor unităților navale din regiune. (e) Forțele militare pot imobiliza inițial toate persoanele întâlnite. Aceasta este o practică curentă. Informați și pregătiți personalul navei pentru această eventualitate, cerându-i deplina cooperare în fazele inițiale ale intervenției militare la bord.	81. Fiți pregătiți să răspundeți la întrebări referitoare la identitatea navei și la postul deținut la bord. 82. Aveți în vedere faptul că engleza nu este limba de lucru a tuturor unităților navale din regiune. 83. Forțele militare pot imobiliza inițial toate persoanele întâlnite. Aceasta este o practică curentă. Informați și pregătiți personalul navei pentru această eventualitate, cerându-i deplina cooperare în fazele inițiale ale intervenției militare la bord.		
9. Raportarea după producerea incidentelor (a se vedea anexa C) (a) După orice atac al piraților sau activitate suspectă, este esențial să transmiteți un raport detaliat al evenimentului către MSCHOA, UKMTO DUBAI și IMB. (b) Aceasta va permite efectuarea unei analize complete a activităților piraților pentru a determina tendințele acestora, precum și evaluarea tehnicilor utilizate de pirați sau a schimbărilor de tactică, și în plus va face posibilă transmiterea unor avertismente corespunzătoare către celelalte nave comerciale din apropiere. (c) Comandanților li se cere așadar să completeze formularul standard pentru raportarea actelor de piraterie care figurează în anexa C.	Secțiunea a 9-a Raportarea după producerea incidentelor (a se vedea anexa nr.4 la prezentul regulament) 84. După orice atac al piraților sau activitate suspectă, este esențial să transmiteți un raport detaliat al evenimentului către MSCHOA, UKMTO DUBAI și IMB. 85. Aceasta va permite efectuarea unei analize complete a activităților piraților pentru a determina tendințele acestora, precum și evaluarea tehnicilor utilizate de pirați sau a schimbărilor de tactică, și în plus va face posibilă transmiterea unor avertismente corespunzătoare către celelalte nave comerciale din apropiere.	Compatibil	

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

	86. Comandanților li se cere așadar să completeze formularul standard pentru raportarea actelor de piraterie care figurează în anexa nr.4 la prezentul regulament.		
Actualizarea celor mai bune practici de management 1.Se preconizează că aceste practici vor fi actualizate periodic pe baza experienței operaționale dobândite și a învățămintelor trase. Părțile care au elaborat prezentul document vor încerca să se reunească regulat pentru a actualiza aceste practici și pentru a distribui versiunile revizuite membrilor lor și altor organizații interesate. 2.Dacă există îndoieli, consultați site-ul internet al MSCHOA, unde se vor afișa permanent mai multe informații utile (cu precizarea că aceste informații pot să nu fie aprobate de toate organizațiile enumerate mai sus).	Capitolul IV. Actualizarea celor mai bune practici de management 87. Se preconizează că aceste practici vor fi actualizate periodic pe baza experienței operaționale dobândite și a învățămintelor trase. Agenția Navală va participa regulat pentru a actualiza aceste practici și pentru a distribui versiunile revizuite și organizații interesate. 88. Dacă există îndoieli, consultați site-ul internet al MSCHOA, unde se vor afișa permanent mai multe informații utile (cu precizarea că aceste informații pot să nu fie aprobate de toate organizațiile enumerate mai sus). 89. Navele angajate în activități de pescuit vor lua în considerare recomandările suplimentare din anexa nr.5 la prezentul regulament.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
ANEXA A GLOSAR Rolurile organismelor de coordonare implicate și relațiile dintre acestea	Anexa nr.2 la Regulamentul privind măsurile preventive de autoprotecție împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor GLOSAR 1. Rolurile organismelor de coordonare implicate și relațiile dintre acestea	Compatibil	
EU NAVFOR EU NAVFOR este autoritatea de coordonare care conduce Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii. Toate informațiile și datele de contact sunt disponibile pe site-ul internet al MSCHOA.	EU NAVFOR 2. EU NAVFOR este autoritatea de coordonare care conduce Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii. Toate informațiile și datele de contact sunt disponibile pe site-ul internet al MSCHOA.	Compatibil	
MSCHOA – Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii MSCHOA a fost înființat de Uniunea Europeană (UE) în cadrul Politicii europene de securitate și apărare, ca parte a unei inițiative de combatere a pirateriei în Cornul Africii. Această inițiativă a început prin crearea EU NAVCO în septembrie 2008. Această celulă de coordonare cu sediul în Bruxelles a stabilit legături cu o mare parte a comunității maritime și a asigurat coordonarea cu forțele UE care	MSCHOA – Centrul pentru securitate maritimă Cornul Africii 3. MSCHOA a fost înființat de Uniunea Europeană (UE) în cadrul Politicii europene de securitate și apărare, ca parte a unei inițiative de combatere a pirateriei în Cornul Africii. Această inițiativă a început prin crearea EU NAVCO în septembrie 2008. Această celulă de coordonare cu	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
acționează în regiune. În noiembrie 2008, Consiliul Uniunii Europene a făcut un mare pas înainte prin crearea unei misiuni navale – EU NAVFOR ATALANTA – pentru îmbunătățirea securității maritime în largul coastelor somaleze prin prevenirea și descurajarea atacurilor piraților și prin contribuția la protejarea navelor comerciale din regiune.	sediul în Bruxelles a stabilit legături cu o mare parte a comunității maritime și a asigurat coordonarea cu forțele UE care acționează în regiune. În noiembrie 2008, Consiliul Uniunii Europene a făcut un mare pas înainte prin crearea unei misiuni navale – EU NAVFOR ATALANTA – pentru îmbunătățirea securității maritime în largul coastelor somaleze prin prevenirea și descurajarea atacurilor piraților și prin contribuția la protejarea navelor comerciale din regiune.		
UKMTO Dubai – (UK) Maritime Trade Operations Biroul de operațiuni comerciale maritime al Regatului Unit din Dubai (UKMTO Dubai) acționează ca punct de contact care asigură legătura dintre sectorul de profil și forțele militare combinate (CMF). UKMTO Dubai administrează totodată schema de raportare voluntară, în cadrul căreia navele comerciale sunt încurajate să transmită rapoarte zilnice în care să indice poziția lor și ora estimată de sosire în portul următor atunci când tranzitează regiunea delimitată de Canalul de Suez, meridianul de 78 de grade longitudine estică și paralela de 10 grade latitudine sudică. UKMTO Dubai monitorizează apoi navele, iar informațiile referitoare la poziția lor sunt transmise CFM și sediului din UE. Informațiile noi pertinente care afectează traficul comercial pot fi transmise apoi direct navelor, fără a mai trece prin	UKMTO Dubai – (UK) Maritime Trade Operations 4. Biroul de operațiuni comerciale maritime al Regatului Unit din Dubai (UKMTO Dubai) acționează ca punct de contact care asigură legătura dintre sectorul de profil și forțele militare combinate (CMF). UKMTO Dubai administrează totodată schema de raportare voluntară, în cadrul căreia navele comerciale sunt încurajate să transmită rapoarte zilnice în care să indice poziția lor și ora estimată de sosire în portul următor atunci când tranzitează regiunea delimitată de Canalul de Suez, meridianul de 78 de grade longitudine estică și paralela de 10 grade latitudine sudică. UKMTO Dubai monitorizează	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
birourile companiilor, făcând astfel posibile economii de timp și o mai bună reacție la incidente. Pentru mai multe informații sau pentru a adera la schema de raportare voluntară, vă rugăm să contactați UKMTO Dubai la adresa: UKMTO@eim.ae	apoi navele, iar informațiile referitoare la poziția lor sunt transmise CFM și sediului din UE. Informațiile noi pertinente care afectează traficul comercial pot fi transmise apoi direct navelor, fără a mai trece prin birourile companiilor, făcând astfel posibile economii de timp și o mai bună reacție la incidente. Pentru mai multe informații sau pentru a adera la schema de raportare voluntară, vă rugăm să contactați UKMTO Dubai la adresa: UKMTO@eim.ae		
ANEXA B Date de contact utile UKMTO Dubai E-mail UKMTO@eim.ae Telefon + 971 505523215 Telefon mobil Fax + 971 43065710 Telex (51) 210473 MSCHOA Raportare prin site-ul internet www.mschoa.org Telefon + 44 (0) 1923958545 Fax + 44 (0) 1923958520	Anexa nr.3 la Regulamentul privind măsurile preventive de autoprotecție împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor Date de contact utile 1. UKMTO Dubai E-mail UKMTO@eim.ae Telefon + 971 505523215 Telefon mobil Fax + 971 43065710 Telex (51) 210473	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
E-mail postmaster@mschoa.org IMB PRC E-mail piracy@icc-ccs.org Telefon + 60 320310014 Telefon mobil Fax + 60 320785769 Telex MA34199 IMBPC1 MARLO E-mail Marlo.bahrain@me.navy.mil Telefon + 973 17853927 Telefon mobil + 973 39442117	2. MSCHOA Raportare prin site-ul internet www.mschoa.org Telefon + 44 (0) 1923958545 Fax + 44 (0) 1923958520 E-mail postmaster@mschoa.org 3. IMB PRC E-mail piracy@icc-ccs.org Telefon + 60 320310014 Telefon mobil Fax + 60 320785769 Telex MA34199 IMBPC1 4. MARLO E-mail Marlo.bahrain@me.navy.mil Telefon + 973 17853927 Telefon mobil + 973 39442117		
ANEXA C	Anexa nr.4 la Regulamentul privind măsurile preventive de autoprotecție împotriva actelor de piraterie	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
RAPORT FOLLOW-UP — NOTIFICAREA ACTELOR DE PIRATERIE	și a atacurilor armate împotriva navelor RAPORT FOLLOW-UP — NOTIFICAREA ACTELOR DE PIRATERIE Caracteristicile/Datele navei		

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

Caracteristicile/Datele navei <table border="1"> <tr><td>1. NUMELE NAVEI:</td></tr> <tr><td>2. NR. OMI:</td></tr> <tr><td>3. PAVILION:</td></tr> <tr><td>4. INDICATIV DE APEL</td></tr> <tr><td>5. TIPUL NAVEI:</td></tr> <tr><td>6. TONAJE: Tonaj brut: Tonaj net: DWT:</td></tr> <tr><td>7. PROPRIETARI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):</td></tr> <tr><td>8. OPERATORI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):</td></tr> <tr><td>9. ULTIMUL PORT/PORTUL URMĂTOR:</td></tr> <tr><td>10. ÎNCĂRCĂTURĂ: (TIP/CANTITATE)</td></tr> </table> Detalii referitoare la incident <table border="1"> <tr><td>11. DATA ȘI LOCUL INCIDENTULUI: LT UTC</td></tr> <tr><td>12. POZIȚIE: LAT: (N/S) LONG: (E/V)</td></tr> <tr><td>13. PUNCTUL DE REFERINȚĂ/LOCALITATEA CEA MAI APROPIATĂ:</td></tr> <tr><td>14. PORT/ORĂȘ/LOC DE ANCORARE:</td></tr> <tr><td>15. ȚARA/ȚARA CEA MAI APROPIATĂ:</td></tr> <tr><td>16. STARE (LA DANĂ/ANCORATĂ/ÎN MARȘ):</td></tr> <tr><td>17. VITEZA NAVEI PROPRII:</td></tr> <tr><td>18. BORDUL LIBER AL NAVEI ÎN TIMPUL ATACULUI:</td></tr> <tr><td>19. CONDIȚII METEOROLOGICE ÎN TIMPUL ATACULUI (PLOAIE/CEAȚĂ/BRUMĂ/DEGAJAT/ETC., VÂNT (VITEZĂ ȘI DIRECȚIE), STAREA MĂRII/ÎNĂLȚIMEA VALURILOR):</td></tr> <tr><td>20. TIP DE ATAC (REUȘIT/TENTATIVĂ):</td></tr> <tr><td>21. CONSECINȚE PENTRU ECHIPAJ, NAVĂ ȘI ÎNCĂRCĂTURĂ: MEMBRI AI ECHIPAJULUI RĂNIȚI/UCIȘI: OBIECTE/BANI LICHIZI FURAȚI:</td></tr> <tr><td>22. ZONA ÎN CARE A FOST ATACATĂ NAVA:</td></tr> <tr><td>23. ULTIMELE MIȘCĂRI OBSERVATE ALE PIRAȚILOR/ALE NAVEI SUSPECTE:</td></tr> </table>	1. NUMELE NAVEI:	2. NR. OMI:	3. PAVILION:	4. INDICATIV DE APEL	5. TIPUL NAVEI:	6. TONAJE: Tonaj brut: Tonaj net: DWT:	7. PROPRIETARI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):	8. OPERATORI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):	9. ULTIMUL PORT/PORTUL URMĂTOR:	10. ÎNCĂRCĂTURĂ: (TIP/CANTITATE)	11. DATA ȘI LOCUL INCIDENTULUI: LT UTC	12. POZIȚIE: LAT: (N/S) LONG: (E/V)	13. PUNCTUL DE REFERINȚĂ/LOCALITATEA CEA MAI APROPIATĂ:	14. PORT/ORĂȘ/LOC DE ANCORARE:	15. ȚARA/ȚARA CEA MAI APROPIATĂ:	16. STARE (LA DANĂ/ANCORATĂ/ÎN MARȘ):	17. VITEZA NAVEI PROPRII:	18. BORDUL LIBER AL NAVEI ÎN TIMPUL ATACULUI:	19. CONDIȚII METEOROLOGICE ÎN TIMPUL ATACULUI (PLOAIE/CEAȚĂ/BRUMĂ/DEGAJAT/ETC., VÂNT (VITEZĂ ȘI DIRECȚIE), STAREA MĂRII/ÎNĂLȚIMEA VALURILOR):	20. TIP DE ATAC (REUȘIT/TENTATIVĂ):	21. CONSECINȚE PENTRU ECHIPAJ, NAVĂ ȘI ÎNCĂRCĂTURĂ: MEMBRI AI ECHIPAJULUI RĂNIȚI/UCIȘI: OBIECTE/BANI LICHIZI FURAȚI:	22. ZONA ÎN CARE A FOST ATACATĂ NAVA:	23. ULTIMELE MIȘCĂRI OBSERVATE ALE PIRAȚILOR/ALE NAVEI SUSPECTE:	<table border="1"> <tr><td>1. NUMELE NAVEI:</td></tr> <tr><td>2. NR. OMI:</td></tr> <tr><td>3. PAVILION:</td></tr> <tr><td>4. INDICATIV DE APEL</td></tr> <tr><td>5. TIPUL NAVEI:</td></tr> <tr><td>6. TONAJE: Tonaj brut: Tonaj net: DWT:</td></tr> <tr><td>7. PROPRIETARI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):</td></tr> <tr><td>8. OPERATORI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):</td></tr> <tr><td>9. ULTIMUL PORT/PORTUL URMĂTOR:</td></tr> <tr><td>10. ÎNCĂRCĂTURĂ: (TIP/CANTITATE)</td></tr> </table> Detalii referitoare la incident <table border="1"> <tr><td>11. DATA ȘI LOCUL INCIDENTULUI: LT UTC</td></tr> <tr><td>12. POZIȚIE: LAT: (N/S) LONG: (E/V)</td></tr> <tr><td>13. PUNCTUL DE REFERINȚĂ/LOCALITATEA CEA MAI APROPIATĂ:</td></tr> <tr><td>14. PORT/ORĂȘ/LOC DE ANCORARE:</td></tr> <tr><td>15. ȚARA/ȚARA CEA MAI APROPIATĂ:</td></tr> <tr><td>16. STARE (LA DANĂ/ANCORATĂ/ÎN MARȘ):</td></tr> <tr><td>17. VITEZA NAVEI PROPRII:</td></tr> </table>	1. NUMELE NAVEI:	2. NR. OMI:	3. PAVILION:	4. INDICATIV DE APEL	5. TIPUL NAVEI:	6. TONAJE: Tonaj brut: Tonaj net: DWT:	7. PROPRIETARI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):	8. OPERATORI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):	9. ULTIMUL PORT/PORTUL URMĂTOR:	10. ÎNCĂRCĂTURĂ: (TIP/CANTITATE)	11. DATA ȘI LOCUL INCIDENTULUI: LT UTC	12. POZIȚIE: LAT: (N/S) LONG: (E/V)	13. PUNCTUL DE REFERINȚĂ/LOCALITATEA CEA MAI APROPIATĂ:	14. PORT/ORĂȘ/LOC DE ANCORARE:	15. ȚARA/ȚARA CEA MAI APROPIATĂ:	16. STARE (LA DANĂ/ANCORATĂ/ÎN MARȘ):	17. VITEZA NAVEI PROPRII:	Compatibil	
1. NUMELE NAVEI:																																											
2. NR. OMI:																																											
3. PAVILION:																																											
4. INDICATIV DE APEL																																											
5. TIPUL NAVEI:																																											
6. TONAJE: Tonaj brut: Tonaj net: DWT:																																											
7. PROPRIETARI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):																																											
8. OPERATORI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):																																											
9. ULTIMUL PORT/PORTUL URMĂTOR:																																											
10. ÎNCĂRCĂTURĂ: (TIP/CANTITATE)																																											
11. DATA ȘI LOCUL INCIDENTULUI: LT UTC																																											
12. POZIȚIE: LAT: (N/S) LONG: (E/V)																																											
13. PUNCTUL DE REFERINȚĂ/LOCALITATEA CEA MAI APROPIATĂ:																																											
14. PORT/ORĂȘ/LOC DE ANCORARE:																																											
15. ȚARA/ȚARA CEA MAI APROPIATĂ:																																											
16. STARE (LA DANĂ/ANCORATĂ/ÎN MARȘ):																																											
17. VITEZA NAVEI PROPRII:																																											
18. BORDUL LIBER AL NAVEI ÎN TIMPUL ATACULUI:																																											
19. CONDIȚII METEOROLOGICE ÎN TIMPUL ATACULUI (PLOAIE/CEAȚĂ/BRUMĂ/DEGAJAT/ETC., VÂNT (VITEZĂ ȘI DIRECȚIE), STAREA MĂRII/ÎNĂLȚIMEA VALURILOR):																																											
20. TIP DE ATAC (REUȘIT/TENTATIVĂ):																																											
21. CONSECINȚE PENTRU ECHIPAJ, NAVĂ ȘI ÎNCĂRCĂTURĂ: MEMBRI AI ECHIPAJULUI RĂNIȚI/UCIȘI: OBIECTE/BANI LICHIZI FURAȚI:																																											
22. ZONA ÎN CARE A FOST ATACATĂ NAVA:																																											
23. ULTIMELE MIȘCĂRI OBSERVATE ALE PIRAȚILOR/ALE NAVEI SUSPECTE:																																											
1. NUMELE NAVEI:																																											
2. NR. OMI:																																											
3. PAVILION:																																											
4. INDICATIV DE APEL																																											
5. TIPUL NAVEI:																																											
6. TONAJE: Tonaj brut: Tonaj net: DWT:																																											
7. PROPRIETARI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):																																											
8. OPERATORI (ADRESE ȘI DATE DE CONTACT):																																											
9. ULTIMUL PORT/PORTUL URMĂTOR:																																											
10. ÎNCĂRCĂTURĂ: (TIP/CANTITATE)																																											
11. DATA ȘI LOCUL INCIDENTULUI: LT UTC																																											
12. POZIȚIE: LAT: (N/S) LONG: (E/V)																																											
13. PUNCTUL DE REFERINȚĂ/LOCALITATEA CEA MAI APROPIATĂ:																																											
14. PORT/ORĂȘ/LOC DE ANCORARE:																																											
15. ȚARA/ȚARA CEA MAI APROPIATĂ:																																											
16. STARE (LA DANĂ/ANCORATĂ/ÎN MARȘ):																																											
17. VITEZA NAVEI PROPRII:																																											

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	18. BORDUL LIBER AL NAVEI ÎN TIMPUL ATACULUI: 19. CONDIȚII METEOROLOGICE ÎN TIMPUL ATACULUI [PLOAIE/CEAȚĂ/BRUMĂ/DEGAJAT/ETC., VÂNT (VITEZĂ ȘI DIRECȚIE), STAREA MĂRII/ÎNĂLȚIMEA VALURILOR]: 20. TIP DE ATAC (REUȘIT/TENTATIVĂ): 21. CONSECINȚE PENTRU ECHIPAJ, NAVĂ ȘI ÎNCĂRCĂTURĂ: MEMBRI AI ECHIPAJULUI RĂNIȚI/UCIȘI: OBIECTE/BANI LICHIZI FURAȚI: 22. ZONA ÎN CARE A FOST ATACATĂ NAVA: 23. ULTIMELE MIȘCĂRI OBSERVATE ALE PIRAȚILOR/ALE NAVEI SUSPECTE:		

6	7	8	9
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observații

6	7	8	9
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observații
Detalii referitoare la atacatori 24. NUMĂRUL PIRAȚILOR/HOȚILOR: 25. ÎMBRĂCĂMINTE/ASPECT FIZIC: 26. LIMBA VORBITĂ: 27. ARME UTILIZATE: 28. CARACTERISTICI DISTINCTIVE: 29. AMBARCAȚIUNE UTILIZATĂ: 30. METODA DE APROPIERE: 31. DURATA ATACULUI: 32. AGRESIVITATE/VIOLENȚĂ: Detalii suplimentare 33. MĂSURI LUATE DE COMANDANT ȘI DE ECHIPAJ: 34. A FOST RAPORTAT INCIDENTUL AUTORITĂȚILOR COSTIERE? DACĂ DA, CUI? 35. METODA PREFERATĂ DE COMUNICARE CU NAVA CARE RAPORTEAZĂ INCIDENTUL: STAȚIA RADIO COSTIERĂ ADECVATĂ/HF/MF/VHF/ID INMARSAT (PLUS CODUL REGIUNII OCEANICE)/MMSI 36. ACȚIUNI ÎNTREPRINSE DE AUTORITĂȚI: 37. NUMĂRUL MEMBRILOR ECHIPAJULUI/NAȚIONALITATE: 38. VĂ RUGĂM SĂ ATAȘAȚI LA ACEST RAPORT O SCURTĂ DESCRIERE/UN RAPORT COMPLET/O DECLARAȚIE A COMANDANTULUI ȘI A ECHIPAJULUI REFERITOARE LA ATAC/FOTOGRAFII, DACĂ EXISTĂ	Detalii referitoare la atacatori 24. NUMĂRUL PIRAȚILOR/HOȚILOR: 25. ÎMBRĂCĂMINTE/ASPECT FIZIC: 26. LIMBA VORBITĂ: 27. ARME UTILIZATE: 28. CARACTERISTICI DISTINCTIVE: 29. AMBARCAȚIUNE UTILIZATĂ: 30. METODA DE APROPIERE: 31. DURATA ATACULUI: 32. AGRESIVITATE/VIOLENȚĂ: Detalii suplimentare 33. MĂSURI LUATE DE COMANDANT ȘI DE ECHIPAJ: 34. A FOST RAPORTAT INCIDENTUL AUTORITĂȚILOR COSTIERE? DACĂ DA, CUI? 35. METODA PREFERATĂ DE COMUNICARE CU NAVA CARE RAPORTEAZĂ INCIDENTUL: STAȚIA RADIO COSTIERĂ ADECVATĂ/HF/MF/VHF/ID INMARSAT (PLUS CODUL REGIUNII OCEANICE)/MMSI 36. ACȚIUNI ÎNTREPRINSE DE AUTORITĂȚI:	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	37. NUMĂRUL MEMBRILOR ECHIPAJULUI/NAȚIONALITATE: 38. VĂ RUGĂM SĂ ATAȘAȚI LA ACEST RAPORT O SCURTĂ DESCRIERE/UN RAPORT COMPLET/O DECLARAȚIE A COMANDANTULUI ȘI A ECHIPAJULUI REFERITOARE LA ATAC/FOTOGRAFII, DACĂ EXISTĂ		
Recomandări suplimentare destinate navelor angajate în activități de pescuit, în completarea celor mai bune practici de management pentru descurajarea pirateriei în Golful Aden și în largul coastei somaleze	Anexa nr.5 la Regulamentul privind măsurile preventive de autoprotecție împotriva actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor Recomandări suplimentare destinate navelor angajate în activități de pescuit, în completarea celor mai bune practici de management pentru descurajarea pirateriei în Golful Aden și în largul coastei somaleze	Compatibil	
I. Recomandări pentru navele din zonele de pescuit 1. Navele de pescuit, altele decât cele somaleze, ar trebui să evite pescuitul sau traversările la mai puțin de 200 de mile marine de coasta somaleză, indiferent dacă dețin sau nu permise în acest scop. 2. Nu începeți operațiunile de pescuit atunci când radarul indică prezența unor ambarcațiuni neidentificate.	Capitolul I Recomandări pentru navele din zonele de pescuit 1. Navele de pescuit, altele decât cele somaleze, ar trebui să evite pescuitul sau traversările la mai puțin de 200 de mile marine de	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
3. Dacă reperați schifuri din poliester de tipul celor utilizate de pirați, îndepărtați-vă de ele cu toată viteza, navigând contra vântului și a mării, pentru a le îngreuna navigația. 4. Evitați opririle pe timp de noapte, rămâneți vigilenți și asigurați veghea pe puntea de comandă, pe punte și în compartimentul mașini. 5. În timpul operațiunilor de pescuit, atunci când nava este mai vulnerabilă, rămâneți în alertă și supravegheați în permanență radarul pentru a putea avertiza cât mai rapid autoritățile în caz de atac. 6. În timpul navigației nocturne, utilizați numai luminile de navigare și de siguranță obligatorii, pentru ca pirații să nu fie atrași de lumină, ei aflându-se adesea în ambarcațiuni care nu sunt dotate cu radar și navigând la întâmplare. 7. Atunci când nava se află în derivă în timpul pescuitului nocturn, mențineți veghea pe puntea de comandă, pe punte și în compartimentul mașini. Utilizați numai luminile obligatorii de navigare și de siguranță. Motorul trebuie să fie pregătit pentru pornire imediată. 8. Nu vă apropiați de navele neidentificate. 9. Utilizați VHF cât mai puțin posibil, pentru a nu fi auziți de pirați și a fi mai greu de localizat. 10. Activați AIS atunci când aeronavele de patrulă maritimă survolează zona, pentru a facilita identificarea și monitorizarea navei.	coasta somaleză, indiferent dacă dețin sau nu permise în acest scop. 2. Nu începeți operațiunile de pescuit atunci când radarul indică prezența unor ambarcațiuni neidentificate. 3. Dacă reperați schifuri din poliester de tipul celor utilizate de pirați, îndepărtați-vă de ele cu toată viteza, navigând contra vântului și a mării, pentru a le îngreuna navigația. 4. Evitați opririle pe timp de noapte, rămâneți vigilenți și asigurați veghea pe puntea de comandă, pe punte și în compartimentul mașini. 5. În timpul operațiunilor de pescuit, atunci când nava este mai vulnerabilă, rămâneți în alertă și supravegheați în permanență radarul pentru a putea avertiza cât mai rapid autoritățile în caz de atac. 6. În timpul navigației nocturne, utilizați numai luminile de navigare și de siguranță obligatorii, pentru ca pirații să nu fie atrași de lumină, ei aflându-se adesea în ambarcațiuni care nu sunt dotate cu radar și navigând la întâmplare. 7. Atunci când nava se află în derivă în timpul pescuitului nocturn, mențineți veghea pe puntea de comandă, pe punte și în compartimentul mașini. Utilizați numai luminile obligatorii de		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	navigare și de siguranță. Motorul trebuie să fie pregătit pentru pornire imediată. 8. Nu vă apropiați de navele neidentificate. 9. Utilizați VHF cât mai puțin posibil, pentru a nu fi auziți de pirăți și a fi mai greu de localizat. 10. Activați AIS atunci când aeronavele de patrulă maritimă survolează zona, pentru a facilita identificarea și monitorizarea navei.		
II. Identificare 1. Administratorilor li se recomandă să își înregistreze navele de pescuit la MSCHOA pentru întreaga perioadă de activitate în largul coastei somaleze. Aceasta ar trebui să includă comunicarea unei liste complete a membrilor echipajului de la bord și a intențiilor navelor, dacă este posibil. 2. Efectuați un instructaj înainte de tranzitarea zonei sau de începerea activităților de pescuit. 3. Dacă nava de pescuit este dotată cu un dispozitiv VMS, administratorul ei ar trebui să asigure accesul MSCHOA la datele VMS. 4. Navele de pescuit ar trebui să evite să navigheze prin zone în care au fost avertizate că au fost identificate nave-mamă suspecte ale pirăților și ar trebui să folosească toate mijloacele pentru a detecta cât mai rapid posibil orice mișcare a navelor de mici sau mari dimensiuni care ar putea fi suspectă.	Capitolul II Identificare 11. Administratorilor li se recomandă să își înregistreze navele de pescuit la MSCHOA pentru întreaga perioadă de activitate în largul coastei somaleze. Aceasta ar trebui să includă comunicarea unei liste complete a membrilor echipajului de la bord și a intențiilor navelor, dacă este posibil. 12. Efectuați un instructaj înainte de tranzitarea zonei sau de începerea activităților de pescuit. 13. Dacă nava de pescuit este dotată cu un dispozitiv VMS, administratorul ei ar trebui să asigure accesul MSCHOA la datele VMS. 14. Navele de pescuit ar trebui să evite să navigheze prin zone în care au fost avertizate că au fost identificate nave-mamă suspecte ale	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
5. Navele de pescuit ar trebui să se identifice la cererea navelor sau a aeronavelor operațiunii ATALANTA sau a altor operațiuni antipiraterie naționale sau internaționale. 6. Navele militare, comerciale și de pescuit ar trebui să răspundă fără întârziere la orice cerere de identificare adresată de o navă de pescuit de care se apropie (pentru ca aceasta să se poată îndepărta rapid, mai ales dacă pescuiește).	piraiților și ar trebui să folosească toate mijloacele pentru a detecta cât mai rapid posibil orice mișcare a navelor de mici sau mari dimensiuni care ar putea fi suspectă. 15. Navele de pescuit ar trebui să se identifice la cererea navelor sau a aeronavelor operațiunii ATALANTA sau a altor operațiuni antipiraterie naționale sau internaționale. 16. Navele militare, comerciale și de pescuit ar trebui să răspundă fără întârziere la orice cerere de identificare adresată de o navă de pescuit de care se apropie (pentru ca aceasta să se poată îndepărta rapid, mai ales dacă pescuiește).		
III. În caz de atac 1. În cazul unui atac sau al observării unei ambarcațiuni suspecte, avertizați autoritățile (UKMTO și MSCHOA) și restul flotei. 2. Comunicați datele de contact ale celui de-al doilea comandant al navei (aflat pe uscat), întrucât cunoștințele lui despre navă pot contribui la reușita unei intervenții militare.	Capitolul III În caz de atac 17. În cazul unui atac sau al observării unei ambarcațiuni suspecte, avertizați autoritățile (UKMTO și MSCHOA) și restul flotei. 18. Comunicați datele de contact ale celui de-al doilea comandant al navei (aflat pe uscat), întrucât cunoștințele lui despre navă pot contribui la reușita unei intervenții militare.	Compatibil	
Recomandări adresate exclusiv navelor de pescuit cu plasă-pungă 3. Evacuați întregul personal de pe punte și din cuibul corbului.	Capitolul IV Recomandări adresate exclusiv navelor de pescuit cu plasă-pungă	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
4. Dacă pirății au preluat controlul navei și plasa-pungă este întinsă, încurajați-i să permită recuperarea plasei. Dacă se permite recuperarea plasei, urmați instrucțiunile pentru amararea ei și explicați funcționarea uneltei pentru a evita neînțelegerile.	19. Evacuați întregul personal de pe punte și din cuibul corbului. 20. Dacă pirății au preluat controlul navei și plasa-pungă este întinsă, încurajați-i să permită recuperarea plasei. 21. Dacă se permite recuperarea plasei, urmați instrucțiunile pentru amararea ei și explicați funcționarea uneltei pentru a evita neînțelegerile.		

TABEL DE CONCORDANȚĂ

La Regulamentul (CE) NR. 324/2008 al Comisiei Europene din 9 aprilie 2008 de stabilire a procedurilor revizuite de desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Regulamentul (CE) NR. 324/2008 al Comisiei Europene din 9 aprilie 2008 de stabilire a procedurilor revizuite de desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime (Text cu relevanță SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L nr. 98 din 10 aprilie 2008, (CELEX: 02008R0324-20160420), așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 2016/462 al Comisiei Europene din 30 martie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 324/2008 de stabilire a procedurilor revizuite de desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime.
2	Titlul proiectului de act normativ național Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea unor regulamente în domeniul consolidării securității maritime, securității portuare și a securității navelor maritime
3	Gradul general de compatibilitate: Compatibil, transpunere integrală
4	Autoritatea/persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5	Data întocmirii/actualizării: 30.04.2026

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

CAPITOLUL I OBIECT ȘI DEFINIȚII Articolul 1 Obiect Prezentul regulament stabilește procedurile de desfășurare a inspecțiilor Comisiei în vederea monitorizării aplicării Regulamentului (CE) nr. 725/2004 la nivelul fiecărui stat membru și la nivelul instalațiilor portuare și al societăților implicate.	Capitolul I. DISPOZIȚII GENERALE ȘI DEFINIȚII 1. Regulamentul cu privire la stabilirea procedurilor revizuite de asigurare și desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime (în continuare – Regulament) reglementează procedurile aplicabile Agenției Navale a Republicii Moldova, companiilor și operatorilor de nave maritime,	Compatibil	
--	---	-------------------	--

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	administrațiilor portuare și operatorilor de instalații portuare, în vederea asigurării condițiilor necesare pentru organizarea și desfășurarea inspecțiilor Comisiei Europene privind monitorizarea aplicării Regulamentului (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind sporirea securității navelor și a instalațiilor portuare, la nivelul statului membru, al instalațiilor portuare și al societăților implicate.		
De asemenea, prezentul regulament stabilește procedurile de monitorizare de către Comisie a punerii în aplicare a Directivei 2005/65/CE în comun cu inspecțiile la nivelul statelor membre și al instalațiilor portuare în ceea ce privește porturile astfel cum sunt definite în articolul 2 alineatul (11) din prezentul regulament. Inspecțiile se desfășoară într-un mod transparent, eficient, armonizat și coerent.	2. Prezentul Regulament stabilește, de asemenea, procedurile aplicabile Agenției Navale a Republicii Moldova, administrațiilor portuare și operatorilor de instalații portuare (în continuare entități competente), pentru cooperarea cu Comisia Europeană în procesul de monitorizare a punerii în aplicare a Directivei 2005/65/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind sporirea securității portuare, în comun cu inspecțiile efectuate la nivelul statelor membre și al instalațiilor portuare, în ceea ce privește porturile astfel cum sunt definite în subpct.4.11 din regulament. 3. Măsurile și procedurile prevăzute de prezentul Regulament se aplică într-un mod transparent, eficient, armonizat și coerent.	Compatibil	
Articolul 2 Definiții În sensul prezentului regulament, următoarele noțiuni sunt definite după cum urmează:	4. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
1. „inspecție a Comisiei” înseamnă o examinare de către inspectorii Comisiei a sistemelor de control al calității, a măsurilor, a procedurilor și a structurilor naționale de securitate maritimă ale statelor membre, cu scopul de a determina conformitatea acestora cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și punerea în aplicare a Directivei 2005/65/CE. Inspecția poate include inspecții ale porturilor, ale instalațiilor portuare, ale navelor, ale autorităților competente pentru securitatea maritimă sau ale companiilor, astfel cum sunt definite în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 725/2004. Ea poate include, de asemenea, inspecții ale organismelor de securitate recunoscute, astfel cum sunt definite în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și în anexa IV la Directiva 2005/65/CE în legătură cu organismele de securitate recunoscute;	4.1. inspecție a Comisiei - o examinare de către inspectorii Comisiei a sistemelor de control al calității, a măsurilor, a procedurilor și a structurilor naționale de securitate maritimă ale statelor membre, cu scopul de a determina conformitatea acestora cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și punerea în aplicare a Directivei 2005/65/CE. Inspecția poate include inspecții ale porturilor, ale instalațiilor portuare, ale navelor, ale autorităților competente pentru securitatea maritimă sau ale companiilor, astfel cum sunt definite în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 725/2004. Ea poate include, de asemenea, inspecții ale organismelor de securitate recunoscute, astfel cum sunt definite în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și în anexa IV la Directiva 2005/65/CE în legătură cu organismele de securitate recunoscute;	Compatibil	
2. „inspector al Comisiei” înseamnă o persoană care îndeplinește criteriile stabilite la articolul 7, angajată de Comisie sau de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, sau un inspector național mandatat de Comisie să participe la inspecțiile Comisiei, care se află pe lista creată de statele membre sau de statele AELS;	4.2. inspector al Comisiei - o persoană care îndeplinește criteriile stabilite la articolul 7, angajată de Comisie sau de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, sau un inspector național mandatat de Comisie să participe la inspecțiile Comisiei, care se află pe lista creată de statele membre sau de statele AELS;	Compatibil	
3. „inspector național” înseamnă o persoană angajată de un stat membru ca inspector de securitate maritimă și calificată în conformitate cu cerințele statului membru respectiv;	4.3. inspector național – o persoană angajată de un stat membru ca inspector de securitate maritimă și calificată în conformitate cu cerințele statului membru respectiv;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
4. „probă obiectivă” înseamnă informații cantitative sau calitative, înregistrări sau observații legate de securitate sau de existența și aplicarea unei cerințe stabilite în Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau în Directiva 2005/65/CE, care se bazează pe constatări, măsurători sau teste și care pot fi verificate;	4.4. probă obiectivă - informații cantitative sau calitative, înregistrări sau observații legate de securitate sau de existența și aplicarea unei cerințe stabilite în Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau în Directiva 2005/65/CE, care se bazează pe constatări, măsurători sau teste și care pot fi verificate;	Compatibil	
5. „constatare” înseamnă o observație făcută în timpul unei inspecții a Comisiei și susținută cu probe obiective;	4.5. constatare - o observație făcută în timpul unei inspecții a Comisiei și susținută cu probe obiective;	Compatibil	
6. „neconformitate” înseamnă o situație constatată în care probe obiective arată neîndeplinirea unei cerințe stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau prin Directiva 2005/65/CE și care necesită acțiuni corective;	4.6. neconformitate - o situație constatată în care probe obiective arată neîndeplinirea unei cerințe stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau prin Directiva 2005/65/CE și care necesită acțiuni corective;	Compatibil	
7. „neconformitate majoră” înseamnă o abatere identificabilă care constituie o amenințare gravă la adresa securității maritime, necesitând acțiuni corective imediate, și care include neaplicarea eficientă și sistematică a unei cerințe stabilite în Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau în Directiva 2005/65/CE;	4.7. neconformitate majoră - o abatere identificabilă care constituie o amenințare gravă la adresa securității maritime, necesitând acțiuni corective imediate, și care include neaplicarea eficientă și sistematică a unei cerințe stabilite în Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau în Directiva 2005/65/CE;	Compatibil	
8. „punct de contact” înseamnă organismul desemnat de fiecare stat membru pentru a servi drept punct de contact pentru Comisie și celelalte state membre și pentru a facilita, urmări și furniza informații cu privire la aplicarea măsurilor de securitate maritimă stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și a măsurilor de securitate portuară stabilite prin Directiva 2005/65/CE;	4.8. punct de contact - organismul desemnat de fiecare stat membru pentru a servi drept punct de contact pentru Comisie și celelalte state membre și pentru a facilita, urmări și furniza informații cu privire la aplicarea măsurilor de securitate maritimă stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și a măsurilor de securitate portuară stabilite prin Directiva 2005/65/CE;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	725/2004 și a măsurilor de securitate portuară stabilite prin Directiva 2005/65/CE;		
9. „societate implicată” înseamnă o entitate care trebuie să desemneze un agent de securitate al societății, un agent de securitate al navei maritime sau un agent de securitate al instalației portuare sau care este răspunzătoare pentru aplicarea unui plan de securitate a navei sau a unui plan de securitate a instalațiilor portuare sau a fost desemnată de un stat membru ca organizație de securitate recunoscută;	4.9. societate implicată - o entitate care trebuie să desemneze un agent de securitate al societății, un agent de securitate al navei maritime sau un agent de securitate al instalației portuare sau care este răspunzătoare pentru aplicarea unui plan de securitate a navei sau a unui plan de securitate a instalațiilor portuare sau a fost desemnată de un stat membru ca organizație de securitate recunoscută;	Compatibil	
10. „test” înseamnă verificarea măsurilor de siguranță maritimă, simulându-se intenția comiterii unei acțiuni ilicite în scopul testării eficienței cu care sunt aplicate măsurile de securitate existente;	4.10. test - verificarea măsurilor de siguranță maritimă, simulându-se intenția comiterii unei acțiuni ilicite în scopul testării eficienței cu care sunt aplicate măsurile de securitate existente	Compatibil	
11. „port” înseamnă zona cuprinsă între limitele definite de statele membre în temeiul articolului 2 alineatul (3) din Directiva 2005/65/CE și notificate Comisiei în temeiul articolului 12 al acestei directive;	4.11. port - zona cuprinsă între limitele definite de statele membre în temeiul articolului 2 alineatul (3) din Directiva 2005/65/CE și notificate Comisiei în temeiul articolului 12 al acestei directive;	Compatibil	
12. „măsură corectivă provizorie” înseamnă o măsură sau o serie de măsuri temporare care vizează limitarea la maximum a impactului unei neconformități majore sau al unei neconformități descoperite cu ocazia efectuării unei inspecții, înainte ca neconformitatea să poată fi pe deplin corectată;	4.12. măsură corectivă provizorie - o măsură sau o serie de măsuri temporare care vizează limitarea la maximum a impactului unei neconformități majore sau al unei neconformități descoperite cu ocazia efectuării unei inspecții, înainte ca neconformitatea să poată fi pe deplin corectată;	Compatibil	
13. „informații clasificate” înseamnă informații identificate sau identificabile, obținute în cursul activităților de inspecție,	4.13. informații clasificate - înseamnă informații identificate sau identificabile, obținute	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
a căror divulgare poate duce la o încălcare a securității, clasificate în conformitate cu dispozițiile Deciziei (UE, Euratom) 2015/444 (5) a Comisiei sau în conformitate cu legislația națională relevantă din statele membre;	în cursul activităților de inspecție, a căror divulgare poate duce la o încălcare a securității, clasificate în conformitate cu dispozițiile Deciziei (UE, Euratom) 2015/444 a Comisiei sau în conformitate cu legislația națională relevantă din statele membre;		
14. „informații sensibile, dar neclasificate” înseamnă materiale sau informații legate de inspecție, obținute în cursul activităților de inspecție, a căror divulgare poate duce la o încălcare a securității și care pot fi împărtășite doar pe baza principiului necesității de a cunoaște;	4.14. informații sensibile, dar neclasificate - materiale sau informații legate de inspecție, obținute în cursul activităților de inspecție, a căror divulgare poate duce la o încălcare a securității și care pot fi împărtășite doar pe baza principiului necesității de a cunoaște;	Compatibil	
15. „nu se confirmă” înseamnă o constatare făcută în timpul unei inspecții a Comisiei care indică neîndeplinirea Regulamentului (CE) nr. 725/2004 sau a Directivei 2005/65/CE, dar care nu este susținută de dovezi obiective;	4.15. nu se confirmă - o constatare făcută în timpul unei inspecții a Comisiei care indică neîndeplinirea Regulamentului (CE) nr. 725/2004 sau a Directivei 2005/65/CE, dar care nu este susținută de dovezi obiective;	Compatibil	
16. „comitet” înseamnă comitetul instituit prin articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004;	4.16. comitet - comitetul instituit prin articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004;	Compatibil	
17. „reprezentant al unui stat de pavilion” înseamnă un membru al autorităților competente din statul membru al cărui pavilion este arborat de navă sau, în cazul în care este desemnat de statul membru în cauză, un reprezentant al unui organism de securitate recunoscut.	4.17. reprezentant al unui stat de pavilion - un membru al autorităților competente din statul membru al cărui pavilion este arborat de navă sau, în cazul în care este desemnat de statul membru în cauză, un reprezentant al unui organism de securitate recunoscut.	Compatibil	
CAPITOLUL II CERINȚE GENERALE Articolul 3	Capitolul II. Cooperarea cu Comisia Europeană	Compatibil	

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

Cooperarea statelor membre			
(1) Fără a aduce atingere responsabilităților Comisiei, statele membre cooperează cu Comisia la realizarea sarcinilor acesteia legate de inspecție. Cooperarea este efectivă în cursul fazelor de pregătire, de monitorizare și de raportare. (2) statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că notificarea unei inspecții: (a) face obiectul unor măsuri stricte de securitate pentru a garanta faptul că nu va fi divulgată, astfel încât să nu se compromită procesul de inspecție; și (b) este comunicată părților relevante pe baza principiului necesității de a cunoaște.	5. Fără a aduce atingere competențelor Comisiei Europene în materie de inspecție, Agenția Navală, precum și entitățile competente, cooperează cu Comisia Europeană în vederea asigurării desfășurării inspecțiilor prevăzute de prezentul Regulament. 6. Cooperarea prevăzută în pct.5 se realizează în mod efectiv pe parcursul etapelor de pregătire, desfășurare, monitorizare și raportare aferente inspecției. 7. Agenția Navală a Republicii Moldova ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că notificarea privind efectuarea unei inspecții: 7.1. face obiectul unor măsuri stricte de securitate, astfel încât divulgarea acesteia să fie prevenită, în măsura necesară pentru a nu compromite desfășurarea inspecției; 7.2. este adusă la cunoștința numai a persoanelor, autorităților și entităților relevante, în conformitate cu principiul necesității de a cunoaște.	Compatibil	
Articolul 4 Exercitarea competențelor Comisiei (1) Fiecare stat membru se asigură că inspectorii Comisiei își pot exercita autoritatea de inspecție a activităților privind securitatea maritimă ale oricărei autorități competente în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004 și al Directivei 2005/65/CE, precum și ale oricărei societăți implicate.	Capitolul III. Exercitarea competențelor Comisiei 8. Agenția Navală și entitățile competente, asigură condițiile necesare pentru ca inspectorii Comisiei Europene să își poată exercita competențele de inspecție privind activitățile în domeniul securității maritime desfășurate de Agenția Navală în temeiul Regulamentului (CE)	Compatibil	

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

	nr. 725/2004 și al Directivei 2005/65/CE, precum și de entitățile competente implicate.		
(2) Fiecare stat membru se asigură că inspectorii Comisiei au acces, la cerere, la documentația pertinentă în materie de securitate necesară pentru îndeplinirea sarcinilor de inspecție, în special la: (a) programul național de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 725/2004 menționat la articolul 9 alineatul (3) din respectivul regulament; (b) cele mai recente actualizări ale datelor furnizate de punctul de contact și ale rapoartelor de monitorizare menționate la articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004; (c) rezultatul monitorizării de către statele membre a punerii în aplicare a planurilor de securitate portuară; (d) evaluările securității navelor, porturilor și instalațiilor portuare relevante, la planurile de securitate ale navelor, porturilor și instalațiilor portuare relevante și la planurile de securitate ale instalațiilor portuare, la înregistrările privind antrenamentele și exercițiile pentru nave, porturi și instalații portuare, în cursul efectuării inspecțiilor de către Comisie; (e) notificările de către statele membre ale deciziilor menționate la articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004 adoptate în urma evaluării riscurilor de securitate obligatorii; (f) orice orientări, indicații sau proceduri emise de statul membru pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 725/2004 și a Directivei 2005/65/CE.	9. Agenția Navală a Republicii Moldova se asigură că inspectorii Comisiei Europene au acces, la cerere, la documentația relevantă în materie de securitate necesară pentru îndeplinirea sarcinilor de inspecție, inclusiv la: 9.1. programul național de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 725/2004, prevăzut la articolul 9 alineatul (3) din regulamentul respectiv; 9.2. cele mai recente actualizări ale datelor furnizate de punctul de contact și ale rapoartelor de monitorizare prevăzute la articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004; 9.3. rezultatele monitorizării efectuate de Agenția Navală privind punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară; 9.4. evaluările de securitate ale navelor, porturilor și instalațiilor portuare relevante, planurile de securitate ale navelor, porturilor și instalațiilor portuare relevante, precum și înregistrările privind antrenamentele și exercițiile efectuate pentru nave, porturi și instalații portuare; 9.5. notificările privind deciziile prevăzute la articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004, adoptate în urma evaluărilor obligatorii ale riscurilor de securitate;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	9.6. orice orientări, instrucțiuni, indicații sau proceduri emise la nivel național pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 725/2004 și a Directivei 2005/65/CE.		
(3) În cazul în care inspectorii Comisiei întâmpină dificultăți în executarea îndatoririlor, statele membre în cauză vor sprijini Comisia prin orice mijloace de care dispun în cadrul competențelor lor legale pentru ca aceasta să își ducă la îndeplinire sarcinile pe deplin.	10. În cazul în care inspectorii Comisiei Europene întâmpină dificultăți în exercitarea atribuțiilor lor, Agenția Navală și celelalte entități competente acordă în mod obligatoriu sprijinul necesar, prin toate mijloacele de care dispun în limitele competențelor lor legale, pentru a permite îndeplinirea integrală a sarcinilor de inspecție. 11. Agenția Navală a Republicii Moldova, precum și entitățile competente, asigură cooperarea necesară cu experții tehnici care participă la inspecțiile Comisiei Europene în cadrul asistenței tehnice acordate acesteia de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 5 Participarea inspectorilor naționali la inspecțiile Comisiei (1) De comun acord cu Comisia, în măsura posibilului, statele membre pun la dispoziție inspectori naționali care sunt în măsură să participe la inspecțiile Comisiei, inclusiv în etapele conexe de pregătire și de raportare. (2) Inspectorul național nu participă la inspecțiile Comisiei efectuate în statul membru în care acesta este angajat. (3) Fiecare stat membru furnizează Comisiei o listă a inspectorilor naționali cărora Comisia le poate cere să participe la inspecții. Lista se actualizează cel puțin o dată pe an, la sfârșitul lunii iunie. (4) Comisia înaintea comitetului instituit prin articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004 (denumit în continuare „comitetul”) listele menționate la alineatul (3) primul paragraf al prezentului articol. (5) Cererile de participare a inspectorilor naționali la inspecțiile Comisiei se comunică în timp util, în mod normal cu cel puțin două luni înainte ca inspecția să aibă loc. (6) Cheltuielile rezultate din participarea inspectorilor naționali la inspecțiile Comisiei sunt suportate de către Comisie, în conformitate cu normele comunitare.	Capitolul IV. Participarea inspectorilor naționali la inspecțiile Comisiei Europene 12. Agenția Navală, de comun acord cu Comisia Europeană și în măsura posibilului, pune la dispoziție inspectori naționali care întrunesc condițiile necesare pentru a participa la inspecțiile Comisiei Europene, inclusiv la activitățile conexe de pregătire și raportare. 13. Inspectorii naționali desemnați potrivit pct.12 nu pot participa la inspecțiile Comisiei Europene desfășurate în Republica Moldova. 14. Agenția Navală a Republicii Moldova transmite Comisiei Europene lista inspectorilor naționali care pot fi solicitați să participe la inspecții și asigură actualizarea acesteia cel puțin o dată pe an, până la sfârșitul lunii iunie. 15. În vederea aplicării pct.14 Agenția Navală se asigură că lista inspectorilor naționali cuprinde cel puțin: 15.1. numele și funcția inspectorului; 15.2. datele de contact profesionale; 15.3. domeniul de competență și experiența relevantă în materie de securitate maritimă; 15.4. nivelul de autorizare sau acces la informații sensibile, după caz; 15.5. cunoașterea limbii engleze ori a altor limbi de lucru relevante pentru participarea la inspecții.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	16. Solicitățile privind participarea inspectorilor naționali la inspecțiile Comisiei Europene se examinează de către Agenția Navală cu prioritate și se comunică în timp util, cu cel puțin două luni înainte de data planificată a inspecției. 17. Participarea inspectorilor naționali la inspecțiile Comisiei Europene se realizează în condițiile prevăzute de legislația Uniunii Europene aplicabilă privind suportarea cheltuielilor aferente.		
Articolul 6 Asistența tehnică acordată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă la inspecțiile Comisiei În cadrul asistenței tehnice acordate Comisiei în temeiul articolului 2 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002, Agenția Europeană pentru Siguranță	Agenția Navală a Republicii Moldova, precum și entitățile competente, asigură cooperarea necesară cu experții tehnici care participă la inspecțiile Comisiei Europene în cadrul asistenței tehnice acordate acesteia de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Maritimă pune la dispoziția Comisiei experți tehnici care să participe la inspecțiile acesteia, inclusiv în etapele conexe de pregătire și de raportare.			
Articolul 7 Criteriile de calificare și formarea inspectorilor Comisiei (1) Inspectorii Comisiei au calificarea adecvată, inclusiv suficientă experiență teoretică și practică în securitatea maritimă. Aceasta cuprinde în mod normal: (a) o bună înțelegere a securității maritime și a modului de aplicare a acesteia în operațiunile care urmează să fie controlate; (b) o bună cunoaștere practică a tehnologiei și tehnicilor de securitate; (c) cunoașterea principiilor, a procedurilor și a tehnicilor de inspecție; (d) cunoașterea practică a operațiunilor care urmează să fie controlate; (e) cunoașterea cerințelor în materie de sănătate, de siguranță și de securitate pentru a lucra în mediul maritim; (f) cunoașterea principalelor cerințe legale aplicabile în domeniul securității maritime. (2) Pentru a fi considerați calificați pentru participarea la inspecțiile Comisiei, inspectorii Comisiei trebuie să fi încheiat cu succes o formare profesională corespunzătoare pentru efectuarea unor astfel de inspecții. Inspectorii Comisiei trebuie să beneficieze de formare în mod periodic, cel puțin o dată la cinci ani, pentru a-și actualiza cunoștințele.	Capitolul V. Cerințe privind calificarea și formarea inspectorilor naționali 19. Agenția Navală a Republicii Moldova desemnează pentru participarea la inspecțiile Comisiei Europene doar inspectori naționali care dețin calificarea profesională corespunzătoare și experiență teoretică și practică adecvată în domeniul securității maritime, care dețin, cel puțin, următoarele cunoștințe și competențe: 19.1. o bună înțelegere a cerințelor în materie de securitate maritimă și a modului de aplicare a acestora în operațiunile supuse controlului; 19.2. o bună cunoaștere practică a tehnologiilor și tehnicilor de securitate; 19.3. cunoașterea principiilor, procedurilor și tehnicilor de inspecție; 19.4. cunoașterea practică a operațiunilor supuse controlului; 19.5. cunoașterea cerințelor privind sănătatea, siguranța și securitatea aplicabile activității în mediul maritim; 19.6. cunoașterea principalelor cerințe legale aplicabile în domeniul securității maritime. 20. Agenția Navală a Republicii Moldova se asigură că inspectorii naționali propuși pentru participarea la inspecțiile Comisiei Europene au	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
În cazul inspectorilor naționali, formarea necesară pentru ca aceștia să poată acționa în calitate de inspectori ai Comisiei trebuie: (a) să fie acreditată de Comisie; (b) să aibă o componentă inițială și una periodică; (c) să asigure un standard de performanță adecvat pentru a verifica dacă măsurile de securitate sunt aplicate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și cu Directiva 2005/65/CE. (3) Comisia se asigură că inspectorii săi îndeplinesc criteriile prevăzute la alineatele (1) și (2). (4) Dacă, în cursul unei inspecții precedente, comportamentul sau performanțele unui inspector nu au îndeplinit cerințele prezentului regulament, inspectorul respectiv nu trebuie să mai fie desemnat pentru a participa la sarcinile de inspecție ale Comisiei.	beneficiat de o formare profesională corespunzătoare pentru efectuarea unor astfel de inspecții, aceștia trebuie să beneficieze de formare în mod periodic, cel puțin o dată la cinci ani, pentru a-și actualiza cunoștințele. 21. Formarea necesară pentru ca inspectorii naționali să poată acționa în calitate de inspectori ai Comisiei trebuie: 21.1. să fie acreditată de Comisie; 21.2. să aibă o componentă inițială și una periodică; 21.3. să asigure un standard de performanță adecvat pentru a verifica dacă măsurile de securitate sunt aplicate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și cu Directiva 2005/65/CE. 22. În cazul în care, în cursul unei inspecții precedente, comportamentul sau performanțele unui inspector național, nu au îndeplinit cerințele prezentului regulament, inspectorul respectiv nu se mai desemnează de Agenția Navală pentru a participa la sarcinile de inspecție ale Comisiei.		
CAPITOLUL III		Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
PROCEDURILE DE DESFĂȘURARE A INSPECȚIILOR COMISIEI Articolul 8 Notificarea inspecțiilor (1) Comisia anunță punctul de contact din statul membru pe al cărui teritoriu urmează să se desfășoare inspecția cu cel puțin șase săptămâni înainte de desfășurarea acesteia. Comisia poate transmite punctului de contact, pe lângă notificarea inspecției, un chestionar preliminar care trebuie completat de către autoritatea competentă, precum și o cerere de transmitere a tuturor documentelor relevante. Chestionarul completat și eventualele documente solicitate se transmit Comisiei cu cel puțin două săptămâni înainte de data programată pentru începerea inspecției. Perioada de notificare menționată la primul paragraf poate fi redusă la nu mai puțin de două săptămâni în cazul în care Comisia acționează ca răspuns la un eveniment excepțional care poate avea un impact semnificativ asupra nivelului general de securitate maritimă în Uniunea Europeană și în cazul în care Comisia a consultat punctul de contact în cauză înainte de a transmite notificarea. În acest caz, al doilea paragraf nu se aplică. (2) Punctul de contact este notificat dinainte în privința întinderii prevăzute pentru inspecția Comisiei. Atunci când urmează să fie inspectată o instalație portuară, punctul de contact este informat în notificare dacă: (a) inspecția urmează să cuprindă nave aflate în această instalație portuară sau în altă parte în port pe durata inspecției; și	Capitolul VI. PROCEDURILE DE DESFĂȘURARE A INSPECȚIILOR COMISIEI 23. Agenția Navală a Republicii Moldova, desemnează un punct de contact, iar acesta, asigură primirea, gestionarea și coordonarea notificărilor privind inspecțiile Comisiei Europene care urmează a fi desfășurate pe teritoriul Republicii Moldova. 24. La primirea notificării unei inspecții din partea Comisiei Europene, punctul de contact întreprinde fără întârziere: 24.1. măsurile necesare pentru examinarea conținutului notificării; 24.2. informează Agenția Navală și autoritatea centrală de specialitate din domeniul transportului, administrațiile portuare, operatorii instalațiilor portuare și alte entități relevante vizate de inspecție; 24.3. coordonează măsurile pregătitoare necesare pentru desfășurarea inspecției; 24.4. coordonează completarea chestionarului preliminar în termen de către Agenția Navală și entitățile competente; 24.5. asigură transmiterea către Comisia Europeană a informațiilor și documentelor solicitate, în termenele indicate în notificare. 25. În cazul în care inspecția are ca obiectiv o instalație portuară, punctul de contact verifică și coordonează, după caz:	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(b) inspecția va include monitorizarea portului în temeiul articolului 13 alineatul (2) din Directiva 2005/65/CE. În înțelesul literei (b), „monitorizare” înseamnă a verifica dacă dispozițiile Directivei 2005/65/CE au fost puse în aplicare de statele membre și de porturile de pe teritoriul acestora care au fost notificate Comisiei în temeiul articolului 12 din Directiva 2005/65/CE. În special, monitorizare înseamnă a verifica dacă în desfășurarea evaluărilor securității portuare și la stabilirea planurilor de securitate portuară au fost luate în considerare toate dispozițiile Directivei 2005/65/CE și dacă măsurile prevăzute în aceste planuri sunt în conformitate cu dispozițiile adoptate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004 pentru instalațiile portuare aflate în porturile în cauză. (3) Punctul de contact: (a) informează autoritățile competente implicate din statele membre cu privire la inspecție; (b) aduce la cunoștința Comisiei care sunt autoritățile competente implicate. (4) Punctul de contact aduce la cunoștința Comisiei, cu cel puțin 24 de ore înainte de inspecție, numele statului de pavilion și numărul OMI al navelor preconizate a se afla, pe durata inspecției, într-una din instalațiile portuare sau într-unul din porturile notificate în temeiul alineatului (2) al doilea paragraf. (5) În cazul în care statul de pavilion este un stat membru, Comisia informează cât mai curând posibil punctul de contact al statului membru respectiv că nava ar putea fi inspectată atunci când se află în instalația portuară. Dacă o	25.1. dacă inspecția urmează să includă și nave aflate în instalația portuară respectivă sau în altă parte în port pe durata inspecției; 25.2. dacă inspecția include și monitorizarea portului, în conformitate cu cerințele aplicabile Directivei 2005/65/CE; 25.3. identificarea autorităților competente și a entităților relevante care urmează să fie implicate în desfășurarea inspecției. 26. Punctul de contact aduce la cunoștința Comisiei, cu cel puțin 24 de ore înainte de inspecție, numele statului de pavilion și numărul OMI al navelor preconizate a se afla, pe durata inspecției, într-una din instalațiile portuare sau într-unul din porturile notificate. 27. În cazul în care inspecția unei instalații portuare urmează să includă și o navă sub pavilionul Republicii Moldova, punctul de contact ia legătura cu Comisia pentru a confirma dacă nava se află sau nu în instalația portuară pe durata inspecției. 28. În cazul în care o navă identificată anterior în vederea inspecției nu se mai află în port sau în instalația portuară vizată pe durata inspecției, punctul de contact cooperează cu Comisia Europeană și cu coordonatorul desemnat pentru identificarea unei alte nave adecvate pentru inspecție, inclusiv într-o altă instalație portuară din cadrul aceluiași port, după caz.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
inspecție vizează o navă care arborează pavilionul unui alt stat membru decât cel al autorității care face obiectul inspecției, Comisia informează punctul de contact al statului de pavilion, astfel încât să se poată lua măsurile practice necesare pentru efectuarea inspecției la bordul navei în cauză. (6) În cazul în care inspecția unei instalații portuare a unui stat membru urmează să includă și o navă a aceluia stat membru ca stat de pavilion, punctul de contact ia legătura cu Comisia pentru a confirma dacă nava se află sau nu în instalația portuară pe durata inspecției. (7) În cazul în care o navă identificată anterior în vederea inspecției nu va fi ancorată în port pe durata inspecției instalației portuare, Comisia și coordonatorul desemnat în temeiul articolului 9 alineatul (3) convin asupra inspecției unei alte nave. Această navă se poate afla într-o altă instalație portuară din cadrul portului. Alineatele (5) și (8) ale prezentului articol continuă să se aplice în aceste cazuri. (8) Inspecțiile Comisiei se efectuează sub auspiciile statului membru pe teritoriul căruia se află instalația portuară care exercită controlul și aplică măsurile de conformitate în temeiul Regulii 9 din măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, cu modificările și completările ulterioare (Convenția SOLAS) în cazul în care: (a) statul de pavilion nu este stat membru; sau (b) nava nu a fost inclusă în informațiile furnizate în conformitate cu alineatul (4) al prezentului articol. (9) Atunci când Comisia asistă la o inspecție sau la o verificare națională a unei nave într-o locație situată în afara	29. În cazul în care Comisia Europeană participă la o inspecție sau la o verificare națională a unei nave într-o locație situată în afara teritoriului Uniunii Europene, punctul de contact cooperează cu Comisia Europeană și cu inspectorul statului de pavilion în vederea facilitării desfășurării acestor activități, în limitele competențelor legale aplicabile.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
teritoriului Uniunii Europene, Comisia ia măsurile necesare, împreună cu punctul de contact, pentru a urmări inspecțiile sau verificările împreună cu reprezentantul statului de pavilion.			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 9 Pregătirea inspecțiilor (1) Inspectorii Comisiei desfășoară activități pregătitoare în vederea asigurării eficienței, corectitudinii și coerenței inspecțiilor. (2) Comisia furnizează punctului de contact numele inspectorilor Comisiei mandatați să efectueze inspecția, precum și alte detalii, după caz. Aceste nume includ numele șefului echipei de inspecție, care este un inspector al Comisiei angajat de Comisie. (3) Pentru fiecare inspecție, punctul de contact asigură desemnarea unui coordonator care se ocupă de aspectele practice asociate activităților de inspecție care urmează să aibă loc. Pe durata inspecției, șeful de echipă este persoana principală de contact pentru coordonator.	Capitolul VII. Pregătirea inspecțiilor 30. Agenția Navală a Republicii Moldova, prin punctul de contact, desfășoară activitățile pregătitoare necesare pentru a asigura desfășurarea eficientă, coerentă și corespunzătoare a inspecțiilor Comisiei Europene. La primirea din partea Comisiei Europene a numelor inspectorilor mandatați să efectueze inspecția, inclusiv a numelui șefului echipei de inspecție, punctul de contact întreprinde măsurile necesare pentru pregătirea inspecției. 31. Pentru fiecare inspecție, punctul de contact asigură desemnarea unui coordonator responsabil de aspectele practice asociate activităților de inspecție. 32. Pe durata inspecției, șeful echipei de inspecție este persoana principală de contact pentru coordonator.	Compatibil	
Articolul 10 Desfășurarea inspecțiilor	Capitolul VIII. Desfășurarea inspecțiilor Comisiei Europene	Compatibil	
(1) Pentru a monitoriza aplicarea de către statele membre a cerințelor de securitate maritimă stabilite în Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și în Directiva 2005/65/CE, se folosește o metodologie standardizată.	33. Agenția Navală a Republicii Moldova și entități competente asigură desfășurarea inspecțiilor Comisiei Europene potrivit metodologiei standardizate aplicabile la nivelul Uniunii Europene pentru monitorizarea aplicării cerințelor de securitate maritimă prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 725/2004 și de Directiva 2005/65/CE.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(2) Atunci când desfășoară activități de inspecție, inspectorii Comisiei trebuie să fie însoțiți în permanență de un reprezentant relevant al autorității competente. Reprezentantul în cauză nu trebuie să compromită eficiența sau eficacitatea activităților de inspecție.	34. Pe durata desfășurării inspecției, inspectorii Comisiei Europene sunt însoțiți permanent de un reprezentant al Agenției Navale desemnat în acest scop. Reprezentantul desemnat are obligația de a acorda sprijinul necesar desfășurării inspecției, fără a afecta eficiența, obiectivitatea sau eficacitatea acesteia.	Compatibil	
Inspecțiile trebuie să fie efectuate într-un mod care să afecteze cât mai puțin posibil fluiditatea operațiunilor comerciale. Pentru a realiza acest lucru, ori de câte ori este cazul și cu acordul prealabil al statului de pavilion și al comandantului navei, inspecția unei nave care a început în port poate continua după ce nava a plecat din port.	35. Agenția Navală a Republicii Moldova și entitățile inspectate asigură desfășurarea inspecțiilor într-un mod care afectează cât mai puțin posibil continuitatea și fluiditatea operațiunilor comerciale, fără a compromite scopul și eficacitatea activităților de inspecție.	Compatibil	
În cazul în care o navă supusă unei inspecții efectuează servicii internaționale regulate între două sau mai multe state membre, inspecția poate viza, de asemenea, operațiunile de îmbarcare și de debarcare a pasagerilor și a vehiculelor care au loc la începutul și la sfârșitul călătoriei. În acest caz, Comisia notifică punctul de contact al statului membru din portul de sosire în conformitate cu articolul 8 alineatul (1).	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	
(3) În cazul în care urmează să fie inspectată o navă într-o instalație portuară și statul de pavilion al navei nu este statul membru al instalației portuare, statul membru al instalației portuare asigură însoțirea inspectorilor Comisiei de către un funcționar al unei autorități dintre cele menționate la articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004, pe durata inspectării navei.	36. În cazul în care inspecția vizează o navă aflată într-o instalație portuară, iar statul de pavilion al navei nu este statul membru al instalației portuare, Agenția Navală a Republicii Moldova asigură însoțirea inspectorilor Comisiei Europene, pe durata inspectării navei, de către un funcționar al unei autorități competente relevante în domeniul securității maritime și portuare.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(4) Inspectorii Comisiei poartă o carte de identitate care îi autorizează să efectueze inspecții în numele Comisiei. Statele membre se asigură că inspectorii Comisiei obțin accesul în toate zonele necesare pentru realizarea inspecției.	37. Agenția Navală a Republicii Moldova și alte autorități după caz, și entități competente asigură inspectorilor Comisiei Europene accesul în toate zonele, locațiile, spațiile, documentele și activitățile relevante necesare pentru realizarea inspecției, în condițiile legii și cu respectarea cerințelor aplicabile de securitate și confidențialitate.	Compatibil	
(5) Testele se efectuează numai după notificarea punctului de contact și obținerea acordului său în ceea ce privește întinderea și scopul acestora. Punctul de contact întreprinde toate acțiunile necesare de coordonare cu autoritățile competente în cauză.	38. Testele efectuate în cadrul inspecției se realizează numai după notificarea punctului de contact și cu acordul acestuia privind întinderea și scopul testelor. În acest sens, punctul de contact întreprinde toate măsurile necesare de coordonare cu autoritățile competente și entitățile vizate.	Compatibil	
(6) Fără a aduce atingere articolului 11, în cazul în care este adecvat și posibil, inspectorii Comisiei procedează pe loc la prezentarea orală a unui rezumat informal al constatărilor lor.	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	
Punctul de contact relevant este informat cu promptitudine cu privire la orice neconformitate majoră cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau cu Directiva 2005/65/CE identificată de inspecția Comisiei, înainte de întocmirea unui raport de inspecție în conformitate cu articolul 11 din prezentul regulament.	39. Punctul de contact este informat fără întârziere cu privire la orice neconformitate majoră identificată în cadrul inspecției în raport cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau cu Directiva 2005/65/CE și asigură transmiterea acestei informații către Agenția Navală și entitățile competente, în vederea adoptării măsurilor necesare.	Compatibil	
Cu toate acestea, în cazul în care un inspector al Comisiei care desfășoară o inspecție a unei nave constată o neconformitate majoră care necesită luarea de măsuri în	40. În cazul în care, în cadrul inspecției unei nave, se constată o neconformitate majoră care necesită adoptarea unor măsuri imediate potrivit	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
temeiul articolului 16, șeful de echipă informează imediat în scris punctele de contact relevante.	legislației aplicabile, punctul de contact întreprinde, fără întârziere, măsurile de coordonare necesare cu Agenția Navală.		
(7) Inspectorii Comisiei efectuează inspecții în mod eficient și eficace, ținând seama în mod corespunzător de siguranță și de securitate.	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	
Articolul 11 Raportul de inspecție (1) În termen de șase săptămâni de la încheierea inspecției, Comisia transmite statului membru raportul de inspecție. Acest raport de inspecție poate conține rezultatele monitorizării portului desfășurate în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) litera (b).	41. Agenția Navală a Republicii Moldova, prin punctul de contact desemnat, asigură primirea, examinarea și gestionarea raportului de inspecție transmis de Comisia Europeană în urma desfășurării inspecției.	Compatibil	
(2) În cazul în care a fost inspectată o navă în timpul inspectării unei instalații portuare, fragmentele relevante din raportul de inspecție vor fi transmise, de asemenea, statului membru care este statul de pavilion, dacă este altul decât statul membru în care a avut loc inspecția.	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	
(3) Statul membru informează entitățile inspectate cu privire la constatările relevante ale inspecției. Cu toate acestea, raportul de inspecție în sine nu se trimite entităților inspectate.	42. Agenția Navală a Republicii Moldova informează entitățile inspectate cu privire la constatările relevante ale inspecției care le privesc, fără a transmite acestora raportul de inspecție.	Compatibil	
(4) Atunci când evaluează punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 725/2004 și a Directivei 2005/65/CE în conformitate cu prezentul regulament, constatările se clasifică în una dintre următoarele categorii: (a) conformitate;	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(b) conformitate, dar sunt de dorit îmbunătățiri; (c) neconformitate; (d) neconformitate majoră; (e) nu se confirmă.			
(5) Raportul detaliază constatările inspecției clasificate în categoriile „neconformitate majoră”, „neconformitate”, „conformitate, dar sunt de dorit îmbunătățiri” și „nu se confirmă” în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 725/2004 sau a Directivei 2005/65/CE în conformitate cu prezentul regulament. Raportul poate conține recomandări pentru acțiuni corective.	43. În cazul în care raportul de inspecție conține recomandări pentru acțiuni corective, Agenția Navală a Republicii Moldova, împreună cu autoritățile competente și entitățile vizate, dispune măsurile necesare pentru examinarea și implementarea acestora, în limitele competențelor legale aplicabile.	Compatibil	
Articolul 12 Răspunsul statului membru (1) În termen de trei luni de la data transmiterii raportului de inspecție, statul membru prezintă Comisiei un răspuns în scris, care: (a) răspunde la constatări și recomandări; și (b) furnizează un plan de acțiune, specificând acțiunile și termenele aferente acestora pentru remedierea tuturor deficiențelor identificate. (2) Atunci când raportul de inspecție nu identifică nicio neconformitate sau neconformitate majoră cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau cu Directiva 2005/65/CE, nu este necesar un răspuns.	44. Agenția Navală asigură elaborarea și transmiterea către Comisia Europeană a poziția oficială în scris la raportul de inspecție, în termen de 3 luni de la data transmiterii acestuia. 45. Poziția oficială prevăzută în pct.44 include: 45.1. observațiile și poziția oficială cu privire la constatările și recomandările cuprinse în raportul de inspecție; 45.2. planul de acțiune privind remedierea deficiențelor identificate, cu indicarea măsurilor concrete, a autorităților sau entităților responsabile și a termenelor de realizare. 46. În cazul în care raportul de inspecție nu identifică nicio neconformitate sau neconformitate majoră cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau cu Directiva 2005/65/CE, nu este necesar un răspuns.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(3) Atunci când propune adoptarea de măsuri corective imediate pentru a soluționa o neconformitate majoră constatată, statul membru notifică imediat măsurile respective Comisiei, înainte ca aceasta să publice raportul de inspecție. În acest caz, raportul trebuie să indice acțiunile corective luate de statul membru. În cazul în care se adoptă numai măsuri provizorii, statul membru informează imediat Comisia și transmite, de asemenea, termenul-limită pentru punerea în aplicare a măsurilor corective complete și finale.	47. În cazul în care, în vederea remedierii unei neconformități majore constatate, Agenția Navală aprobă sau intenționează să aprobe măsuri corective imediate, acesta notifică de îndată Comisiei măsurile respective, înainte de publicarea raportului de inspecție. În asemenea cazuri, raportul de inspecție va consemna măsurile corective adoptate de Agenția Navală. Dacă sunt adoptate numai măsuri provizorii, Agenția Navală informează de îndată Comisia și comunică termenul-limită pentru implementarea măsurilor corective complete și definitive.	Compatibil	
Articolul 13 Intervenția Comisiei (1) În caz de neconformitate sau de neconformitate majoră cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau cu Directiva 2005/65/CE și în urma primirii răspunsului de la statul membru, Comisia poate întreprinde oricare din acțiunile următoare: (a) prezentarea de observații statului membru sau solicitarea de explicații suplimentare pentru a clarifica răspunsul sau o parte a acestuia; (b) efectuarea unei inspecții sau a unei monitorizări ulterioare, pentru a verifica aplicarea acțiunilor corective, termenul minim de notificare fiind, în acest caz, de două săptămâni; (c) inițierea unei proceduri de încălcare a dreptului comunitar împotriva statului membru respectiv.	48. În cazul în care raportul de inspecție constată existența unei neconformități sau a unei neconformități majore în raport cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 ori cu Directiva 2005/65/CE, Agenția Navală a Republicii Moldova, împreună cu autoritățile competente și entitățile vizate, asigură cooperarea necesară cu Comisia Europeană în vederea clarificării constatărilor și a verificării măsurilor corective întreprinse. 49. În sensul pct.48, Agenția Navală a Republicii Moldova: 49.1. prezintă, la solicitarea Comisiei Europene, explicații, clarificări sau informații suplimentare referitoare la poziția statului membru ori la măsurile dispuse; 49.2. asigură condițiile necesare desfășurării unei inspecții sau monitorizări ulterioare de către	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	Comisia Europeană, în vederea verificării implementării măsurilor corective; 49.3. cooperează cu autoritățile competente în vederea gestionării consecințelor juridice și administrative ce pot rezulta din constatarea neconformităților, în condițiile legislației Uniunii Europene aplicabile.		
(2) În cazul în care urmează să se desfășoare o inspecție ulterioară a unei nave, statul membru care este statul de pavilion informează Comisia, dacă este posibil, asupra următoarelor porturi de escală, astfel încât Comisia să poată decide unde și când să efectueze inspecția ulterioară.	50. În cazul în care urmează să fie efectuată o inspecție ulterioară a unei nave care arborează pavilionul Republicii Moldova, Agenția Navală a Republicii Moldova informează Comisia Europeană, în măsura posibilului, cu privire la următoarele porturi de escală ale navei, pentru a facilita stabilirea locului și momentului efectuării inspecției ulterioare.	Compatibil	
CAPITOLUL IV DISPOZIȚII GENERALE ȘI FINALE		Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 14 Confidențialitatea informațiilor În conformitate cu normele existente, atunci când efectuează inspecții în domeniul securității maritime, Comisia ia măsurile adecvate pentru a proteja informațiile clasificate la care are acces sau pe care le primește de la statele membre. Statele membre iau măsuri echivalente în conformitate cu legislațiile lor naționale relevante. Statele membre și Comisia pot face schimb de informații sensibile, dar neclasificate, cu condiția să protejeze informațiile respective în conformitate cu cerințele aplicabile pentru a garanta confidențialitatea acestora.	51. Agenția Navală a Republicii Moldova, precum și celelalte autorități și entități competente implicate în desfășurarea inspecțiilor Comisiei Europene, asigură protecția informațiilor clasificate la care au acces ori pe care le transmit sau le primesc în cadrul acestor inspecții, în conformitate cu legislația națională aplicabilă. 52. Agenția Navală a Republicii Moldova asigură măsurile organizatorice, tehnice și administrative necesare pentru a garanta păstrarea confidențialității, integrității și securității informațiilor prevăzute în pct.51, inclusiv în ceea ce privește accesul, utilizarea, transmiterea, stocarea și arhivarea acestora. 53. Schimbul de informații sensibile, dar neclasificate, dintre Agenția Navală a Republicii Moldova, alte autorități competente și Comisia Europeană este permis, cu condiția ca informațiile respective să fie protejate în conformitate cu cerințele aplicabile, astfel încât să fie garantată confidențialitatea acestora. 54. Autoritățile și entitățile care participă la inspecțiile Comisiei Europene răspund de respectarea obligațiilor de confidențialitate și de protecție a informațiilor potrivit competențelor ce le revin.	Compatibil	
Articolul 15 Programul de inspecții al Comisiei	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(1) Comisia solicită avizul Comitetului în privința priorităților pentru aplicarea programului său de inspecții.			
(2) Comisia informează cu regularitate Comitetul cu privire la aplicarea programului său de inspecții și la rezultatele inspecțiilor. Comisia informează statele membre cu privire la bunele practici observate în timpul inspecțiilor.	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	
În mod normal, rapoartele de inspecție trebuie să fie puse la dispoziția Comitetului: (a) de îndată ce a fost primit răspunsul statului membru în temeiul articolului 12 alineatul (1); și (b) atunci când dosarul este închis.	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	
Articolul 16 Informarea statelor membre cu privire la cazurile de neconformitate majoră Dacă o inspecție descoperă o neconformitate majoră cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004 sau cu Directiva 2005/65/CE, despre care se consideră că are un impact semnificativ asupra nivelului general de securitate maritimă în Uniune și care nu poate fi soluționată imediat cel puțin prin măsuri corective provizorii, Comisia informează celelalte state membre după ce a notificat neconformitatea majoră statului membru în cauză.	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	
După ce o neconformitate majoră notificată celorlalte state membre în temeiul prezentului articol a fost corectată în mod satisfăcător pentru Comisie, aceasta din urmă informează celelalte state membre.	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	
Articolul 17	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Revizuirea Comisia își revizuieste periodic sistemul de inspecții și în special eficiența acestui sistem.			
Articolul 18 Abrogarea Regulamentul (CE) nr. 884/2005 se abrogă.	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	
Articolul 19 Intrarea în vigoare Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.	Norme UE neaplicabile.	Norme UE neaplicabile.	



Nr. 07 – 4046 din 16.07.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, se solicită înregistrarea *proiectului hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea unor regulamente în domeniul consolidării securității maritime, securității portuare și a securității navelor maritime*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali ai ministerelor.

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

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea <i>unor regulamente în domeniul consolidării securității maritime, securității portuare și a securității navelor maritime</i> .
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este inițiat în scopul instituirii unui cadru normativ unitar și complet pentru consolidarea securității porturilor, instalațiilor portuare și navelor maritime. Proiectul reglementează evaluarea și planificarea securității, verificarea și certificarea conformității, monitorizarea aplicării măsurilor, recunoașterea organizațiilor de securitate, precum și prevenirea actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor. Proiectul este fundamentat pe prevederile art.2 din Legea nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, art. 6 alin. (3) lit. a), b) și c) din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999. Prin proiect se transpun integral Regulamentul (CE) nr. 725/2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare, Directiva 2005/65/CE privind consolidarea securității portuare, se preiau prevederile Recomandării Comisiei 2010/159/UE privind măsurile de autoprotecție și prevenirea actelor de piraterie și a atacurilor armate împotriva navelor și se transpune Regulamentul (CE) nr. 324/2008 privind procedurile de desfășurare a inspecțiilor Comisiei în domeniul securității

		maritime.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat întru realizarea acțiunii 163, 168, 169 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Cancelaria de Stat; - Ministerul Finanțelor (inclusiv Serviciul Vamal); - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Afacerilor Interne; - Serviciul de Informații și Securitate; - Ministerul Afacerilor Externe; - Ministerul Mediului; - Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare; - Consiliul Concurenței; - Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personale; - Centrul de Armonizare a Legislației.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Ursu Iurie, Șef, Direcția politici în domeniul transportului naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 022233617, e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului – 97 file, 2. Nota de fundamentare – 22 file; 3. Tabel de concordanță Regulamentul (CE) nr. 725/2004 – 314 file; 4. Tabel de concordanță Directiva nr. 2005/65/CE – 35 file; 5. Tabel de concordanță Recomandarea CE nr. 2010/159/UE – 51 file; 6. Tabel de concordanță Regulamentul (CE) nr. 324/2008 – 6 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

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