



Republica Moldova

**GUVERNUL
HOTĂRÂRE**

Nr. _____ din _____ 2019

cu privire la aprobarea normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)

În temeiul art.6¹ al.(3) lit.b) și al.(4) lit. n) și o) din Legea nr.599/1999 privind aprobarea Codului navigației maritime comerciale a Republicii Moldova, (publicat în Monitorul Oficial, 2001, nr.1-4, art.2), cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta Hotărâre de Guvern transpune parțial prevederile Regulamentului (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 64 din 4 martie 2009, p. 1-36, text cu relevanță pentru SEE,

1. Se transpune Codul internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) adoptat de Organizația Maritimă Internațională Maritimă prin Rezoluția Adunării A.741 (18) din 4 noiembrie 1993, cu modificările și completările ulterioare, conform anexei nr. 1;
2. Se aprobă Regulamentul pentru implementarea Codului ISM, conform anexei nr.2;
3. Se aprobă Mecanismul de aplicare a Codului ISM, conform anexei nr. 3;
4. Se abrogă Hotărârea Guvernului nr.997/2006 cu privire la implementarea Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței - Codul ISM);
5. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Economiei și Infrastructurii.

PRIM-MINISTRU

Ministru al Economiei
și Infrastructurii
Ministrul Justiției

Maia SANDU

Vadim Brînzan
Olesea Stamate

**Codul internațional de management pentru siguranța
exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)**

Partea A – Punerea în aplicare

1. Generalități
 - 1.1. Definiții
 - 1.2. Obiective
 - 1.3. Aplicare
 - 1.4. Cerințe funcționale privind sistemul de management al siguranței (SMS)
2. Politica în domeniul siguranței și al protecției mediului
3. Responsabilitățile și autoritatea companiilor
4. Persoana (ele) desemnată(e)
5. Responsabilitatea și autoritatea comandantului
6. Resurse și personal
7. Elaborarea planurilor pentru activitățile la bordul navei
8. Capacitatea de răspuns prompt în situații de urgență
9. Rapoarte și analize privind abaterile, accidentele și situațiile cu potențial de risc
10. Întreținerea navei și a echipamentelor acesteia
11. Documentația
12. Verificarea, analiza și evaluarea companiei

Partea B – Certificarea și verificarea

13. Certificare și verificare periodică
14. Certificare provizorie
15. Verificare

16. Modele de certificate

PARTEA A – PUNEREA ÎN APLICARE

1. Generalități

1.1. Definiții

Următoarele definiții se aplică părților A și B ale prezentului Cod.

1.1.1. *Codul internațional de management al siguranței (ISM)* - înseamnă Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Organizația Internațională Maritimă prin Rezoluția Adunării A.741 (18) din 4 noiembrie 1993, astfel cum a fost acesta modificat prin Rezoluția Comitetului pentru Siguranță Maritimă MSC.104(73) din 5 decembrie 2000.

1.1.2. *Companie* - înseamnă proprietarul navei sau oricare altă organizație sau persoană precum administratorul sau navlositorul navei, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de exploatare a navei și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Cod.

1.1.3. *Administrație* - înseamnă guvernul statului sub al cărui pavilion se află nava.

1.1.4. *Sistem de management al siguranței* - înseamnă un sistem structurat și documentat care permite personalului companiilor să aplice eficient politica acestora privind siguranța și protecția mediului.

1.1.5. *Document de conformitate* - înseamnă un document emis pentru o companie care respectă cerințele prezentului Cod.

1.1.6. *Certificat de management al siguranței* - înseamnă un document emis pentru o navă și care semnifică faptul că atât conducerea companiei, cât și cea a navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat.

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

1.1.8. *Constatare* - înseamnă o expunere a faptelor în timpul auditului managementului siguranței și susținută de dovezi obiective.

1.1.9. *Neconformitate* - înseamnă o situație constatată în care dovezi obiective indică nerespectarea unei anumite cerințe.

1.1.10. *Neconformitate majoră* - înseamnă o abatere identificabilă care constituie o amenințare serioasă pentru siguranța personalului sau a navei sau un risc important

pentru mediu și care impune acțiuni corective imediate; aceasta include lipsa unei aplicări eficiente și sistematice a unei cerințe a prezentului Cod.

1.1.11. *Data aniversară* - înseamnă ziua și luna fiecărui an corespunzătoare datei de expirare a documentului sau certificatului în cauză.

1.1.12. *Convenția* - înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată.

1.2. Obiective

1.2.1. Obiectivul Codului este acela de a garanta siguranța pe mare, de a preveni vătămarea persoanelor sau pierderea de vieți omenești și de a evita producerea de daune mediului, în special mediului marin, cât și producerea de pagube materiale.

1.2.2. Obiectivele unei companii privind managementul siguranței ar trebui, *inter alia*:

1.2.2.1. să prevadă practici sigure de exploatare a navei și un mediu de lucru sigur;

1.2.2.2. să stabilească măsuri de siguranță pentru toate riscurile identificate; și

1.2.2.3. să îmbunătățească în permanență abilitățile de management al siguranței ale personalului de bord și de la țărm, inclusiv pregătirea pentru situații de urgență cu privire atât la siguranță, cât și la protecția mediului.

1.2.3. Sistemul de management al siguranței trebuie să asigure:

1.2.3.1. respectarea normelor și regulamentelor cu caracter imperativ; și

1.2.3.2. luarea în considerare a codurilor, orientărilor și normelor recomandate de organizație, de către administrații, societăți de clasificare și organizații din industria maritimă.

1.3. Aplicare

Cerințele prezentului Cod pot fi aplicate tuturor navelor.

1.4. Cerințe funcționale privind sistemul de management al siguranței (SMS)

Este necesar ca fiecare companie să elaboreze, să pună în aplicare și să mențină un sistem de management al siguranței care include următoarele cerințe funcționale:

1.4.1. o politică în domeniul siguranței și al protecției mediului;

1.4.2. instrucțiuni și proceduri capabile să asigure exploatarea în siguranță a navelor și protecția mediului, în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale dreptului internațional și ale dreptului intern al statului de pavilion;

1.4.3. niveluri ierarhice de autoritate și canale de comunicație stabilite între personalul de bord și cel de pe țărm, precum și între membrii acestor categorii de personal;

1.4.4. proceduri de raportare a accidentelor și neconformității cu dispozițiile prezentului cod;

1.4.5. proceduri de pregătire și de intervenție în situații de urgență; și

1.4.6. proceduri de audit intern și analize de management.

2. Politica în domeniul siguranței și al protecției mediului

2.1. Compania trebuie să stabilească o politică în domeniul siguranței și al protecției mediului care să descrie modul în care vor fi îndeplinite obiectivele specificate la punctul 1.2.

2.2. Compania trebuie să asigure punerea în aplicare și menținerea acestei politici la toate nivelurile organizației, atât la bord, cât și pe țărm.

3. Responsabilitățile și autoritatea companiilor

3.1. În cazul în care entitatea care răspunde de exploatarea navei nu este proprietarul acesteia, proprietarul trebuie să comunice administrației denumirea completă și detaliile privind entitatea în cauză.

3.2. Compania trebuie să definească și să stabilească în scris responsabilitatea, autoritatea și relațiile dintre toți membrii personalului care gestionează, execută și controlează activitățile legate de, sau cu efect asupra siguranței și prevenirii.

3.3. Compania trebuie să se asigure că există resursele corespunzătoare și sprijinul la țărm care permit persoanei sau persoanelor desemnate să-și aducă la îndeplinire atribuțiile respective.

4. Persoana(ele) desemnată(e)

Pentru a garanta siguranța în exploatare a fiecărei nave și pentru a asigura o legătură între companie și persoanele de la bord, fiecare companie desemnează, după caz, una sau mai multe persoane la țărm care au acces direct la cel mai înalt nivel de conducere. Responsabilitatea și autoritatea persoanei sau a persoanelor desemnate trebuie să includă monitorizarea acelor aspecte ale exploatării fiecărei nave care privesc siguranța și prevenirea poluării, precum și garantarea acordării resurselor și sprijinului de la țărm corespunzătoare necesităților.

5. Responsabilitatea și autoritatea comandantului

5.1. Compania trebuie să definească în mod clar și să stabilească în scris responsabilitatea comandantului cu privire la:

5.1.1. aplicarea politicii companiei privind siguranța și prevenirea poluării mediului;

- 5.1.2. motivarea personalului în vederea aplicării acestei politici;
- 5.1.3. emiterea ordinelor și instrucțiunilor corespunzătoare în mod simplu și clar;
- 5.1.4. controlul respectării cerințelor specificate; și
- 5.1.5. analiza sistemului de management al siguranței și informarea conducerii de la țărm cu privire la deficiențele acestuia.

5.2. Compania ar trebui să se asigure că sistemul de management al siguranței la bordul navei conține o dispoziție clară care evidențiază autoritatea comandantului. Compania ar trebui să stabilească în SMS că autoritatea totală și responsabilitatea deciziilor privind siguranța și protecția mediului, precum și solicitarea asistenței companiei în cazul în care este necesar, revin comandantului.

6. Resurse și personal

6.1. Cu privire la comandantul navei, compania ar trebui să se asigure că acesta:

- 6.1.1. are calificările necesare pentru a asigura comanda navei;
- 6.1.2. stăpânește pe deplin sistemul companiei de management al siguranței; și
- 6.1.3. primește sprijinul necesar pentru a-și îndeplini atribuțiile în condiții de siguranță.

6.2. Compania ar trebui să se asigure că fiecare navă dispune de personal maritim calificat, brevetat și apt din punct de vedere medical, în conformitate cu normele impuse de dreptul intern și internațional.

6.3. Compania ar trebui să stabilească proceduri care să garanteze că personalul nou și cel care primește atribuții noi referitoare la siguranță și protecția mediului primesc o instruire corespunzătoare în vederea îndeplinirii acestor atribuții.

Se definesc, se stabilesc în scris și se transmit instrucțiunile care trebuie organizate înainte de navigare.

6.4. Compania ar trebui să se asigure că întreg personalul implicat în sistemul de management al siguranței înțelege în mod corespunzător reglementările, codurile și orientările aplicabile.

6.5. Compania ar trebui să stabilească și să mențină proceduri de identificare a posibilelor nevoi de formare profesională, care să vină în sprijinul sistemului de management al siguranței, și să se asigure că întreg personalul vizat beneficiază de această formare.

6.6. Compania ar trebui să stabilească proceduri prin care personalul navei să primească informațiile relevante cu privire la sistemul de management al siguranței transmise în limba de lucru sau limbile pe care personalul le cunoaște.

6.7. Compania ar trebui să se asigure că membrii personalului navei sunt capabili să comunice în mod eficient în vederea îndeplinirii atribuțiilor de management al siguranței.

7. Elaborarea planurilor de activități la bord

Compania ar trebui să stabilească procedurile de elaborare a planurilor și instrucțiunilor, inclusiv liste de control, după caz, pentru activitățile principale la bord referitoare la siguranța navei și prevenirea poluării. Diversele sarcini aferente ar trebui să fie definite și atribuite personalului calificat.

8. Capacitatea de răspuns prompt în situații de urgență

8.1. Compania ar trebui să stabilească procedurile necesare pentru a identifica, descrie și răspunde posibilelor situații de urgență la bord.

8.2. Compania ar trebui să stabilească programe pentru instruire și exerciții în vederea pregătirii pentru situații de urgență.

8.3. SMS-ul ar trebui să prevadă măsuri care să asigure răspunsul în orice moment din partea organizației companiei la pericole, accidente și situații de urgență în care pot fi implicate navele.

9. Rapoarte și analize privind abaterile, accidentele și situațiile cu potențial de risc

9.1. Este necesar ca sistemul de management al siguranței să cuprindă proceduri de raportare către companie, de investigare și analiză a abaterilor, accidentelor și situațiilor cu potențial de risc, în vederea îmbunătățirii siguranței și prevenirii poluării.

9.2. Compania ar trebui să stabilească proceduri de aplicare a măsurilor corective.

10. Întreținerea navei și a echipamentelor

10.1. Compania ar trebui să stabilească procedurile de întreținere a navei în conformitate cu dispozițiile reglementărilor relevante și cu orice cerințe suplimentare stabilite de companie în acest sens.

10.2. Pentru a răspunde acestor cerințe, compania ar trebui să se asigure că:

10.2.1. se efectuează inspecții, la intervale corespunzătoare;

10.2.2. toate abaterile sunt semnalate împreună cu cauzele lor posibile, dacă acestea sunt cunoscute;

10.2.3. sunt luate măsurile corective care se impun; și

10.2.4. se păstrează o evidență a acestor activități.

10.3. În cadrul sistemului de management al siguranței, compania trebuie să stabilească procedurile de identificare a echipamentelor și sistemelor tehnice ale căror defecțiuni neprevăzute pot conduce la apariția unor situații periculoase. Sistemul de management al siguranței ar trebui să prevadă măsuri specifice de îmbunătățire a fiabilității acestor echipamente și sisteme. Măsurile respective ar trebui să includă încercarea regulată a dispozitivelor și echipamentelor de sprijin, precum și a sistemelor tehnice care nu se află în regim de utilizare continuă.

10.4. Inspecțiile menționate la punctul 10.2, precum și măsurile menționate la punctul 10.3 ar trebui să devină parte integrantă a programului curent de menținere a bunei stări de funcționare a navei.

11. Documentație

11.1. Compania ar trebui să stabilească și să mențină proceduri de control al tuturor documentelor și datelor relevante pentru sistemul de management al siguranței.

11.2. Compania ar trebui să se asigure că:

11.2.1. documentele în vigoare sunt disponibile în toate locațiile relevante;

11.2.2. modificările aduse documentelor sunt analizate și aprobate de personalul autorizat; și

11.2.3. documentele perimate sunt eliminate cu promptitudine.

11.3. Documentele utilizate pentru descrierea și aplicarea sistemului de management al siguranței pot fi menționate sub denumirea de *manual de management al siguranței*. Documentația ar trebui să fie păstrată în forma pe care compania o consideră cea mai eficientă. La bordul fiecărei nave trebuie să se afle întreaga documentație relevantă pentru nava în cauză.

12. Verificarea, analiza și evaluarea companiei

12.1. Compania ar trebui să efectueze audituri interne de siguranță pentru a verifica dacă activitățile desfășurate în scopul siguranței și prevenirii poluării sunt conforme cu cerințele sistemului de management al siguranței.

12.2. Periodic, compania ar trebui să evalueze eficiența sistemului de management al siguranței și, atunci când este cazul, să îl revizuiască în baza procedurilor stabilite de companie.

12.3. Auditul și posibilele acțiuni corective ar trebui efectuate în conformitate cu procedurile scrise.

12.4. Personalul care efectuează auditul nu trebuie să facă parte din sectorul auditat, cu excepția cazurilor în care această cerință nu poate fi aplicată datorită dimensiunii și caracteristicilor companiei.

12.5. Rezultatele auditului și ale analizelor trebuie aduse la cunoștința întregului personal cu atribuții în sectorul de activitate respectiv.

12.6. Personalul de conducere care răspunde de sectorul respectiv trebuie să ia din timp măsuri corective cu privire la deficiențele constatate.

PARTEA B – CERTIFICARE ȘI VERIFICARE

13. Certificare și verificare periodică

13.1. Nava ar trebui să fie exploatată de o companie care deține un document de conformitate sau un document provizoriu de conformitate emis în conformitate cu punctul 14.1, aplicabil navei respective.

13.2. Documentul de conformitate ar trebui emis de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției pentru orice companie care respectă cerințele prezentului Cod, pe o perioadă specificată de către administrație, care nu ar trebui să depășească cinci ani. Acest document ar trebui acceptat ca dovadă a capacității companiei de a respecta cerințele prezentului Cod.

13.3. Documentul de conformitate este valabil numai pentru tipurile de navă indicate explicit în document. Această indicație ar trebui să se bazeze pe tipurile de nave asupra cărora s-a efectuat verificarea inițială. Se pot adăuga alte tipuri de nave numai după verificarea capacității companiei de a respecta cerințele prezentului Cod aplicabile respectivelor tipuri de nave. În acest context, tipurile de nave sunt cele menționate în regula IX/1 din Convenție.

13.4. Documentele de conformitate ar trebui să fie valabile numai sub rezerva unei verificări anuale de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției în termen de trei luni înainte sau de la data aniversară.

13.5. Documentul de conformitate ar trebui retras de către administrație, sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnatar care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea anuală prevăzută la punctul 13.4 sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor abateri majore de la prezentul Cod.

13.5.1. Toate certificatele de management al siguranței și/sau certificatele provizorii de management al siguranței aferente ar trebui, de asemenea, retrase în cazul în care se retrage documentul de conformitate.

13.6. La bordul navei ar trebui să se afle o copie a documentului de conformitate pentru a putea fi prezentată de comandant, la cerere, în vederea verificării de către administrație sau de către o organizație recunoscută de aceasta sau în vederea controlului prevăzut în regula IX/6.2 din Convenție. Nu este necesară legalizarea sau certificarea copiei documentului.

13.7. Certificatul de management al siguranței ar trebui emis pentru o navă de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției, pe o perioadă de cel mult cinci ani. Înainte de emiterea certificatului de management al siguranței, emitentul trebuie să verifice dacă atât compania, cât și conducerea navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat. Acest document ar trebui acceptat ca dovadă a faptului că nava respectă cerințele prezentului Cod.

13.8. Validitatea certificatului de management al siguranței ar trebui să se supună cel puțin unei verificări intermediare de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției. În cazul în care se efectuează o singură verificare intermediară, iar perioada de valabilitate este de cinci ani, verificarea trebuie să aibă loc între a doua și a treia dată aniversară a certificatului de management al siguranței.

13.9. În afară de cerințele prevăzute la punctul 13.5.1, certificatul de management al siguranței ar trebui să fie retras de către administrație sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnatar care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea intermediară prevăzută la punctul 13.8 sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor abateri majore de la prezentul Cod.

13.10. Sub rezerva cerințelor de la punctele 13.2 și 13.7, în cazul în care verificarea în vederea reînnoirii se finalizează în termen de trei luni înaintea datei de expirare a documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent, noul document de conformitate sau noul certificat de management al siguranței ar trebui să fie valabil de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii, pe o perioadă care nu poate depăși cinci ani de la data expirării documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent.

13.11. În cazul în care verificarea în vederea reînnoirii se finalizează cu mai mult de trei luni înaintea datei de expirare a documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent, noul document de conformitate sau noul certificat de management al siguranței este valabil de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii, pentru o perioadă care nu poate depăși cinci ani de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii.

14. Certificare provizorie

14.1. Pentru a facilita aplicarea inițială a prezentului Cod se poate emite un document provizoriu de conformitate în cazul în care:

1. compania este nou înființată sau

2. la un document de conformitate existent urmează să se adauge noi tipuri de nave în urma verificării existenței în companie a unui sistem de management al siguranței care îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 1.2.3 din prezentul Cod, cu condiția

demonstrării de către companie că aceasta dispune de planuri de aplicare a unui sistem de management al siguranței care îndeplinește integral cerințele prezentului Cod înainte de expirarea valabilității documentului provizoriu de conformitate. Acest document provizoriu de conformitate ar trebui emis pe o perioadă de cel mult 12 luni de către administrație, sau de către o organizație recunoscută de către administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției. La bordul navei ar trebui să se afle o copie a documentului provizoriu de conformitate, pentru a putea fi prezentată de comandant, la cerere, în vederea verificării de către administrație sau de către o organizație recunoscută de aceasta sau în vederea controlului prevăzut în regula IX/6.2 din Convenție. Nu este necesară legalizarea sau certificarea copiei documentului.

14.2. Se poate emite un certificat provizoriu de management al siguranței:

1. pentru navele noi, la livrare;
2. în momentul în care o companie își asumă responsabilitatea de a exploata o navă nouă pentru acea companie sau
3. în momentul în care o navă își schimbă pavilionul.

Acest certificat provizoriu de management al siguranței ar trebui emis pentru o perioadă de cel mult șase luni de către administrație, de către o organizație recunoscută de către administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției.

14.3. În cazuri speciale, o administrație sau, la cererea administrației, un alt guvern semnatar al Convenției poate prelungi perioada de valabilitate a certificatului provizoriu de management al siguranței cu o perioadă de încă cel mult șase luni de la data expirării.

14.4. Un certificat provizoriu de management al siguranței se poate emite după ce se verifică dacă:

1. documentul de conformitate sau documentul provizoriu de conformitate corespunde navei în cauză;
2. sistemul de management al siguranței aplicat de companie pentru nava în cauză include elementele esențiale ale prezentului Cod și a fost evaluat pe parcursul auditului întreprins pentru emiterea documentului de conformitate sau demonstrat pentru emiterea documentului provizoriu de conformitate;
3. compania și-a planificat să realizeze auditul vasului în termen de trei luni;
4. comandantul și ofițerii sunt familiarizați cu sistemul de management al siguranței și cu dispozițiile prevăzute pentru aplicarea acestuia;
5. înainte de ieșirea în larg se prevăd instrucțiunile care au fost identificate ca fiind esențiale; și

6. s-au transmis, într-o limbă de lucru sau în limbile înțelese de personalul navei, informațiile relevante privind sistemul de management al siguranței.

15. Verificare

15.1. Toate verificările impuse prin dispozițiile din prezentul Cod ar trebui întreprinse în conformitate cu proceduri acceptabile pentru administrație, luând în considerare orientările elaborate de organizație [1].

16. Modele de certificate

16.1. Documentul de conformitate, certificatul de management al siguranței, documentul provizoriu de conformitate și certificatul provizoriu de management al siguranței ar trebui întocmite sub o formă conformă cu modelele prevăzute în apendicele la prezentul Cod. În cazul în care limba utilizată nu este nici engleza, nici franceza, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste limbi.

16.2. În afară de cerințele de la punctul 13.3, la tipurile de nave indicate în documentul de conformitate și în documentul provizoriu de conformitate se pot aduce adnotări care să reflecte eventualele limitări cu privire la exploatarea navelor descrise în sistemul de management al siguranței.

Regulamentul
de implementare a Codului internațional de management pentru siguranța
exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)

1. Obiectivul prezentului Regulament îl constituie consolidarea managementului siguranței și exploatării navelor, precum și prevenirea poluării de către nave, asigurându-se faptul că toate companiile care exploatează aceste nave respectă codul ISM prin:

- 1) înființarea, aplicarea și întreținerea corespunzătoare de către companii a sistemelor de management al siguranței de la bordul navei și de la țărm; și
- 2) controlul acestora de către administrația statului de pavilion și administrația statului de port.

2. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele definiții:

1) *organizație recunoscută* - înseamnă o organizație recunoscută de Republica Moldova în conformitate cu legislația în vigoare, și care corespunde normelor 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;

2) *navă de pasageri* - înseamnă o navă, inclusiv o navă de mare viteză, care transportă mai mult de 12 pasageri, sau un submersibil pentru pasageri;

5) *pasager* - înseamnă orice persoană în afară de:

a) comandant, membrii echipajului sau alte persoane angajate sau care lucrează pe o navă, indiferent de atribuția acestora legată de activitatea navei; și

b) copiii mai mici de un an;

6) *navă de mare viteză* - înseamnă o navă de mare viteză în sensul definiției din regula X-1/2 din Convenția SOLAS, în versiunea actualizată a acesteia;

7) *navă de marfă* - înseamnă o navă, inclusiv o navă de mare viteză, alta decât o navă pentru pasageri;

8) *cursă internațională* - înseamnă o cursă efectuată pe mare dintr-un port al unui stat în portul altui stat sau invers;

9) *cursă internă* - înseamnă un voiaj efectuat în zone maritime dintr-un port al unui stat către același port sau către alt port de pe teritoriul statului respectiv;

10) *serviciu regulat de transport* - înseamnă o serie de curse organizate pentru a asigura traficul dintre aceleași două sau mai multe puncte, fie:

a) conform unui orar publicat, fie

b) cu o regularitate și frecvență de așa natură încât reprezintă o serie sistematică recunoscută;

11) *feribot de pasageri de tip ro-ro* - înseamnă o navă maritimă de pasageri în sensul definiției de la capitolul II-1 din Convenția SOLAS, în versiunea actualizată a acesteia;

12) *submersibil pentru pasageri* - înseamnă o navă mobilă de pasageri care funcționează în special sub apă și care necesită asistență de la suprafață, de exemplu de la o navă de suprafață sau de la instalații de la țărm, pentru monitorizare și pentru una sau mai multe dintre următoarele:

a) realimentare cu energie;

b) realimentare cu aer de înaltă presiune;

c) realimentare cu echipamente de supraviețuire.

13) *utilaj mobil de foraj în larg* - înseamnă o navă capabilă să efectueze operații de foraj pentru explorarea sau exploatarea resurselor din subsolul marin, cum ar fi hidrocarburile lichide sau gazoase, sulful sau sarea;

14) *tonaj brut* - înseamnă tonajul brut al unei nave, calculat în conformitate cu Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969 sau, în cazul navelor care efectuează numai curse interne și care nu se măsoară în conformitate cu această convenție, tonajul brut al navei, calculat în conformitate cu normele interne de măsurare a tonajului;

3. Domeniul de aplicare

1) Prezentul Regulament se aplică următoarelor tipuri de nave și companiilor care le exploatează:

a) nave de marfă și nave de pasageri care navighează sub pavilionul Republicii Moldova, care efectuează curse internaționale;

b) nave de marfă și nave de pasageri care efectuează numai curse interne pe teritoriul Republicii Moldova, indiferent de pavilion;

c) nave de marfă și nave de pasageri exploatate spre și dinspre porturile Republicii Moldova, în cadrul unui serviciu de transport regulat, indiferent de pavilion;

d) unități mobile de foraj în larg exploatate sub pavilionul Republicii Moldova.

2) Prezentul Regulament nu se aplică următoarelor tipuri de nave și nici companiilor care le exploatează:

a) nave de război sau nave destinate transportului de trupe și utilizate numai în serviciile guvernamentale cu caracter necomercial;

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

c) nave de pescuit;

d) nave de marfă și unități mobile de foraj în larg cu un tonaj brut mai mic de 500 tone;

e) nave de pasageri, altele decât feriboturile de pasageri de tip ro-ro.

4. Conformitatea

1) Autoritatea administrativă de specialitate (Agenția Navală a Republicii Moldova, ANRM) asigură respectarea de către toate companiile care exploatează nave sub pavilion moldovenesc a prevederilor prezentului Regulament.

5. Cerințe privind managementul siguranței

1) Navele menționate la punctul 3 alineatul (1) și companiile care le exploatează respectă cerințele prevăzute de Codul ISM, partea A.

6. Certificare și verificare

1) În scopul certificării și verificării, ANRM respectă dispozițiile prevăzute de Codul ISM, partea B.

7. Derogare

1) În cazul în care ANRM consideră că în practică este dificil ca dispozițiile de la alineatele (6), (7), (9), (11) și (12) din partea A, a Codului ISM să fie respectate de către companii pentru anumite nave sau categorii de nave care efectuează numai curse interne pe teritoriul Republicii Moldova, aceasta poate deroga, total sau parțial, de la aceste dispoziții prin impunerea unor măsuri care să asigure atingerea obiectivelor Codului în egală măsură.

2) În cazul în care ANRM consideră că, în practică, pentru navele și companiile pentru care s-a adoptat o derogare în temeiul subpunctului 1) este dificil să se aplice cerințele stabilite la punctul 6, aceasta poate stabili proceduri alternative de certificare și verificare.

3) În urma acordării unei derogări în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), ANRM emite un certificat în conformitate cu modelul celor din apendice la anexa nr.3, indicând limitele operaționale aplicabile.

8. Valabilitatea, acceptarea și recunoașterea certificatelor

1) Documentul de conformitate și Certificatul de management al siguranței rămân valabile pe o perioadă de cel mult cinci ani de la data emiterii.

2) În cazul reînnoirii documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței, se aplică dispozițiile prevăzute de Codul ISM, partea B.

3) ANRM acceptă documentele de conformitate, documentele provizorii de conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise de administrația oricărui alt stat sau în numele acestei administrații de către o organizație recunoscută de acel stat.

9. Sancțiuni

1) Nerespectarea prezentului Regulament și a prevederilor Codului ISM se sancționează în conformitate cu prevederile legislației naționale.

Mecanismul de aplicare a Codului internațional de management al siguranței (Codul ISM)

1. Verificarea și certificarea

- 1) La îndeplinirea sarcinilor de verificare și certificare prevăzute de Codul ISM pentru navele reglementate de prezentul Regulament, ANRM respectă cerințele și standardele stabilite în partea B a acestuia.
- 2) ANRM ia în considerare în mod corespunzător Orientările revizuite privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței (ISM) de către administrații, adoptate de OMI prin Rezoluția A.913(22) din 29 noiembrie 2001, în măsura în care acestea nu fac obiectul părții B.
- 3) Procesul de certificare în vederea emiterii documentului de conformitate pentru o companie și a certificatului de management al siguranței pentru fiecare navă se efectuează în conformitate cu etapele de mai jos.
 - a) verificarea inițială;
 - b) verificarea anuală sau intermediară;
 - c) verificarea în vederea reînnoirii;
 - d) verificarea suplimentară.
- 4) Verificări prenotate la subpunctul.3 se efectuează la cererea companiei, adresată ANRM sau organizației recunoscute care acționează în numele acesteia.
- 5) Verificările includ un audit al managementului siguranței.
- 6) Pentru efectuarea auditului, se desemnează un responsabil al auditului și, dacă este necesar, o echipă de audit.
- 7) Responsabilul desemnat al auditului ia legătura cu compania și stabilește un plan de auditare.
- 8) Un raport de audit se redactează sub îndrumarea responsabilului auditului, care asigură acuratețea și deplinătatea acestuia.
- 9) Raportul de audit include planul de audit, identificarea membrilor echipei de audit, datele și elemente de identificare a companiei, evidențe referitoare la constatări, abateri sau constatări cu privire la eficiența sistemului de management al securității în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor precizate.

2. Standardul de management

1) Auditorii sau echipa de audit care gestionează verificarea conformității cu Codul ISM trebuie să aibă competență în legătură cu:

- a) asigurarea conformității cu reglementările aplicabile fiecăruia din tipurile de nave exploatare de către companie, inclusiv certificarea navigatorilor;
- b) activitățile de aprobare, supraveghere și certificare relevante pentru emiterea certificatelor maritime;
- c) termenii de referință care trebuie luați în considerare în cadrul sistemului de management al siguranței conform cerințelor Codului ISM;
- d) experiența practică în exploatarea navelor.

2) În derularea verificării conformității cu dispozițiile Codului ISM, trebuie să se asigure independența personalului care acordă consultanță față de cel care este implicat în procedurile de certificare.

3. Standardele de competență

1) Personalul care urmează să participe la verificarea conformității cu cerințele Codului ISM trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- să fie posesorul:

a) unui certificat de competență în calitate de căpitan, ce autorizează persoana în cauză să preia comanda unei nave de 1600 GT sau o capacitate mai mare (a se vedea STCW, Regulamentul II/2); sau

b) unui certificat de competență ca inginer șef, ce autorizează persoana să preia funcția respectivă la bordul unei nave a cărei centrală electrică are o putere egală sau mai mare de 3000 KW (a se vedea STCW, Regulamentul III/2); sau

c) să fi fost admis la examenul pentru arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul marinei și să aibă o experiență de cel puțin cinci ani în acea funcție.

- Inspectorii menționați la literele (a) și (b) trebuie să fi lucrat o perioadă de cel puțin cinci ani pe mare ca ofițer de punte sau, respectiv, în sala mașinilor.

sau:

a) să fie titularul unei diplome corespunzătoare de studii universitare sau de alte studii echivalente, și

b) să fi absolvit și să fi obținut un titlu de la o școală pentru inspectori în siguranța navelor, și

c) să aibă o experiență de cel puțin doi ani ca inspector al statului de pavilion, ale cărui responsabilități rezidă în inspecții și certificări în conformitate cu convențiile.

2) Acest personal trebuie să fi beneficiat de formare pentru asigurarea competenței și a abilităților necesare pentru efectuarea verificării conformității cu cerințele Codului ISM, în special cu privire la:

- a) cunoașterea și înțelegerea Codului ISM;
- b) normele și regulamentele cu caracter imperativ;
- c) termenii de referință care trebuie luați în considerare de companii conform Codului ISM;
- d) tehnicile de evaluare ale examinării, chestionare, evaluare și raportare;
- e) aspectele tehnice și operaționale ale managementului siguranței;
- f) cunoștințele de bază în ceea ce privește navigația și operațiunile la bordul navelor; și
- g) participarea la auditarea a cel puțin unui sistem legat de managementul maritim.

4. Competență pentru verificarea inițială și verificarea în vederea reînnoirii

1) Pentru a evalua pe deplin dacă fiecare tip de navă sau compania îndeplinește cerințele Codului ISM, în afara competențelor de bază precizate anterior, personalul care va efectua verificările inițiale sau verificările în vederea reînnoirii pentru un document de conformitate și un certificat de management al siguranței trebuie să dețină competența de a:

- a) stabili dacă elementele sistemului de management al siguranței (SMS) sunt conforme cu cerințele Codului ISM;
- b) determina eficiența SMS al companiei sau al fiecărui tip de navă, pentru a asigura conformitatea cu reglementările aplicabile, în conformitate cu rezultatele rapoartelor inspecțiilor regulamentare și ale rapoartelor inspecțiilor de clasificare;
- c) să evalueze eficiența SMS în asigurarea conformității cu alte reglementări care nu fac obiectul inspecțiilor regulamentare și al inspecțiilor de clasificare și permiterea verificării conformității cu aceste reglementări; și
- d) să evalueze dacă practicile de siguranță recomandate de OMI, administrații, societățile de clasificare și organizațiile din domeniul industriei maritime au fost luate în considerare.

2) Aceste competențe pot fi îndeplinite de echipe ai căror membri dețin împreună competențele totale necesare.

5. Modele de documente de conformitate și certificate de management al siguranței

Se utilizează fie formularele anexate la Codul ISM, fie documentul de conformitate, certificatul de management al siguranței, documentul provizoriu de conformitate și

certificatul provizoriu de management al siguranței, redactate după modelele prezentate mai jos.

În cazul unei derogări în temeiul articolului 7 alineatul (1) și, după caz, al articolului 7 alineatul (2) din Regulamentul de implementare a Codului ISM, certificatul emis diferă de cel menționat anterior și precizează clar faptul că s-a acordat o derogare în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) și, după caz, cu articolul 7 alineatul (2) al Regulamentului și include limitările operaționale aplicabile.

Modele
de document de conformitate, de certificat de management al
siguranței, de document provizoriu de conformitate și de certificat provizoriu
de management al siguranței



REPUBLICA MOLDOVA
REPUBLIC OF MOLDOVA

DOCUMENT DE CONFORMITATE

Certificat nr.

Emis conform dispozițiilor cuprinse în CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE, astfel cum a fost modificată

Sub autoritatea Guvernului
(denumirea statului)

De către
(persoana sau organizația autorizată)

Denumirea și adresa
companiei:
.....
(a se vedea punctul 1.1.2 din Codul ISM)

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ sistemul de management al siguranței al companiei a fost auditat și că este conform cu cerințele Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) pentru tipurile de nave enumerate mai jos (a se șterge după caz):

Navă de pasageri

Navă de mare viteză pentru pasageri

Cargou de mare viteză

Vrachier

Petrolier

Navă-cisternă pentru produse chimice

Navă pentru transportul gazelor

Unitate mobilă de foraj în larg

Alt tip de navă de marfă

Prezentul document de conformitate este valabil până la, cu condiția verificării periodice.

Emis la
(locul emiterii documentului)

Data emiterii:
.....
(Semnătura funcționarului autorizat să emită documentul)

Certificat nr.

VIZA PENTRU VERIFICAREA ANUALĂ

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ la verificarea periodică efectuată în conformitate cu regula IX/6.1 din Convenție și cu punctul 13.4 din Codul ISM, sistemul de management al siguranței este în conformitate cu cerințele Codului ISM.

PRIMA VERIFICARE ANUALĂ	Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data:
A DOUA VERIFICARE ANUALĂ	Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data:
A TREIA VERIFICARE ANUALĂ	Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data:
A PATRA VERIFICARE ANUALĂ	Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data:



REPUBLICA MOLDOVA
REPUBLIC OF MOLDOVA

**CERTIFICAT DE MANAGEMENT
AL SIGURANȚEI**

Certificat nr.

Emis conform dispozițiilor cuprinse în CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE, astfel cum a fost modificată

Sub autoritatea Guvernului

(denumirea statului)

De către

(persoana sau organizația autorizată)

Denumirea navei:

Indicativul navei:

Portul de înregistrare:

Tipul navei (*):

Tonaj brut:

Numărul OMI:

Denumirea și adresa companiei:

(a se vedea punctul 1.1.2 din Codul ISM)

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ sistemul de management al siguranței al navei a fost auditat și că este în conformitate cu cerințele Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), după ce s-a verificat dacă documentul de conformitate pentru companie este aplicabil acestui tip de navă.

Prezentul certificat de management al siguranței este valabil până la, cu condiția verificării periodice și a valabilității documentului de conformitate.

Emis la

(locul emiterii documentului)

Data emiterii:

(Semnătura funcționarului autorizat să emită documentul)

(*) A se introduce unul din următoarele tipuri de navă: navă de pasageri, navă de mare viteză pentru pasageri, cargou de mare viteză, vrachier, petrolier, navă-cisternă pentru produse chimice, navă pentru transportul gazelor, unitate mobilă de foraj în larg, alte tipuri de navă de marfă.

Certificat nr.

**VIZĂ PENTRU VERIFICĂRILE INTERMEDIARE ȘI VERIFICĂRILE SUPLIMENTARE
(ÎN CAZUL ÎN CARE SUNT NECESARE)**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ la verificarea periodică efectuată în conformitate cu regula IX/6.1 din Convenție și cu punctul 13.8 din Codul ISM, sistemul de management al siguranței este în conformitate cu cerințele Codului ISM.

VERIFICARE INTERMEDIARĂ (finalizată
între a doua și a treia dată aniversară)

Semnat:
(Semnătura funcționarului autorizat)

Locul:

Data:

VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (*)

Semnat:
(Semnătura funcționarului autorizat)

Locul:

Data:

VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (*)

Semnat:
(Semnătura funcționarului autorizat)

Locul:

Data:

VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (*)

Semnat:
(Semnătura funcționarului autorizat)

Locul:

Data:

(*) După caz. Se face trimitere la punctul 3.4.1 din Orientările privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței (ISM) de către administrații [Rezoluția A.913(22)].



REPUBLICA MOLDOVA
REPUBLIC OF MOLDOVA

**DOCUMENT PROVIZORIU
DE CONFORMITATE**

Certificat nr.

Emis conform dispozițiilor cuprinse în CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE, astfel cum a fost modificată

Sub autoritatea Guvernului
(denumirea statului)

De către
(persoana sau organizația autorizată)

Denumirea și adresa companiei:
(a se vedea punctul 1.1.2 din Codul ISM)

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ sistemul de management al siguranței al companiei a fost recunoscut ca îndeplinind obiectivele de la punctul 1.2.3 din Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) pentru tipurile de nave enumerate mai jos (a se șterge după caz):

Navă de pasageri

Navă de mare viteză pentru pasageri

Cargou de mare viteză

Vrachier

Petrolier

Navă-cisternă pentru produse chimice

Navă pentru transportul gazelor

Unitate mobilă de foraj în larg

Alt tip de navă de marfă

Prezentul document provizoriu de conformitate este valabil până la:

Emis la
(locul emiterii documentului)

Data emiterii:
(Semnătura funcționarului autorizat să emită documentul)



REPUBLICA MOLDOVA
REPUBLIC OF MOLDOVA

**CERTIFICAT PROVIZORIU
DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI**

Certificat nr.

Emis conform dispozițiilor cuprinse în CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE, astfel cum a fost modificată

Sub autoritatea Guvernului
(denumirea statului)

De către
(persoana sau organizația autorizată)

Denumirea navei:

Indicativul navei:

Portul de înregistrare:

Tipul navei (*):

Tonaj brut:

Numărul OMI:

Denumirea și adresa companiei:
.....
(a se vedea punctul 1.1.2 din Codul ISM)

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ au fost îndeplinite cerințele de la punctul 14.4 din Codul ISM și că documentul de conformitate/documentul provizoriu de conformitate (**) pentru companie este aplicabil acestei nave:

Prezentul certificat provizoriu de management al siguranței este valabil până la,
cu condiția valabilității documentului de conformitate/documentului provizoriu de conformitate (**).

Emis la
(locul emiterii documentului)

Data emiterii:
(Semnătura funcționarului autorizat să emită documentul)

L/Ș

Certificat nr.

Valabilitatea prezentului certificat provizoriu de management al siguranței se prelungește până la:

Data prelungirii:
(Semnătura funcționarului autorizat să prelungească valabilitatea)
L/Ș

(*) A se introduce unul din următoarele tipuri de navă: navă de pasageri, navă de mare viteză pentru pasageri, cargou de mare viteză, vrachier, petrolier, navă-cisternă pentru produse chimice, navă pentru transportul gazelor, unitate mobilă de foraj în larg, alt tip de navă marfă.

(**) A seșterge, după caz.

Notă informativă

la proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului

Proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) a fost elaborat de Ministerul Economiei și Infrastructurii, cu suportul experților internaționali din cadrul proiectului UE “Suport pentru reforma sectorului transporturilor în Republica Moldova”.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite

Elaborarea proiectului Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), rezultă din necesitatea consolidării managementului siguranței prin înființarea, aplicarea și întreținerea corespunzătoare de către companiile navale a sistemelor de management al siguranței la bordul navelor și la țărm, precum și controlul acestora de către administrația maritimă a Republicii Moldova.

Reglementarea aspectelor evocate *supra*, rezultă de asemenea din obligația de a implementa capitolul IX al Convenției internaționale privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și Protocolul la ea (SOLAS - 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185-XVI din 28 iulie 2005, precum și din necesitatea ridicării nivelului performanței și siguranței la bordul navelor sub pavilion moldovenesc.

3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Proiectul prezentat este compatibil cu legislația comunitară și transpune parțial prevederile Regulamentului (CE) Nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului.

4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Principalele prevederi ale proiectului constau în garantarea unui nivel înalt de siguranță la bordul navelor, prin instituirea sistemelor de management al siguranței, menit să prevină vătămarea persoanelor sau pierderea vieților omenești și evitarea producerii de daune mediului maritim.

Proiectul trasează cerințele față sistemul de management al siguranței și corelația acestuia cu acțiunile unei companii navale, care *inter alia* trebuie să prevadă practici sigure de exploatare a navei, un mediu de lucru sigur, să stabilească măsuri de siguranță pentru toate riscurile identificate și să îmbunătățească în permanență abilitățile de management al siguranței personalului de bord și de la țărm, inclusiv pregătirea pentru situații de urgență cu privire atât la siguranță cât și la protecția mediului.

Un element distinct al proiectului îl reprezintă dispozițiile destinate administrației maritime a statului implicit, Agenției Navale a Republicii Moldova în calitate de organ responsabil inclusiv de certificare și monitorizare a conformității navelor sub pavilion național cu prevederile codului ISM, precum și dispozițiile destinate organizațiilor internaționale de clasificare a navelor recunoscute de Republica Moldova, care acționează în conformitate cu împuternicirile acordate și sunt desemnate să efectueze

verificări privind implementarea sistemului de management al siguranței la bordul navelor moldovenești.
5. Fundamentarea economico-financiară
Implementarea proiectului nu necesită cheltuieli bugetare. Se estimează că ridicarea standardelor și cerințelor naționale de siguranță la bordul navelor și verificarea implementării acestora, va genera pe viitor, o cerere sporită de solicitări de prestare a serviciilor de înregistrare în Republica Moldova a navelor <u>conforme</u> din punct de vedere tehnic și va micșora numărul de nave substandarde exploatate sub pavilionul Republicii Moldova.
6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare
Proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) este elaborat în vederea executării art.6 ¹ al.(3) lit.b) și al.(4) lit. n) și o) din Legea nr.599/1999 privind aprobarea Codului navigației maritime comerciale a Republicii Moldova.
7. Avizarea și consultarea publică a proiectului
Proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) urmează a fi înaintat spre avizare conform normelor legale. În scopul respectării prevederilor Legii 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procedurii de elaborare a Proiectului poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Economiei și Infrastructurii (compartimentul „Transparența”, directoriul <i>Transparență decizională/Anunțuri privind inițierea procesului</i> ”), și pe portalul guvernamental particip.gov.md .
8. Constatările expertizei anticorupție
9. Constatările expertizei de compatibilitate
10. Constatările expertizei juridice
11. Constatările altor expertize

Secretar de Stat

Ionela COSTACHI

Anexă
la Metodologia de analiză a impactului
în procesul de fundamentare a proiectelor
de acte normative

Formularul tipizat al documentului de analiză a impactului

Titlul analizei impactului (poate conține titlul propunerii de act normativ):	Analiza impactului în procesul de fundamentare a proiectului Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatarei navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)
Data:	
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Economiei și Infrastructurii
Subdiviziunea:	Serviciul transport naval
Persoana responsabilă și datele de contact:	Nicolae Malic-consultant principal Tel: 0(22)250-549
Compartimentele analizei impactului	
1. Definirea problemei	
a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate	
Actualmente, prevederile Codului ISM, sunt aplicate incorect sau neaplicate în general la bordul navelor moldovenești, fapt care servește motiv pentru reținerea frecventă a navelor sub pavilion national în porturile maritime din alte state și este unul din factorii determinanți ai aflării statului nostru în Lista neagră a Memorandumului de înțelegere a controlului statului port de la Paris. Cu toate că, Hotărîrea de Guvern nr.997/2006 cu privire la implementarea Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței - Codul ISM) statuează ca se implementează, prevederile acestui document, acesta nu poate fi implementat deoarece nu a fost încorporat și publicat în legislația națională, mai mult ca atât, hotărîrea în cauză nu stabilește modul și mecanismul de implementare, a acestuia.	
b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate.	
Instituirea și monitorizarea respectării sistemului de management al siguranței navei în procesul exploatarei acesteia este una din obligațiile de bază atât la nivelul Căpitanului navei, companiei deținătoare sau care exploatează această navă precum și a autorităților statului de pavilion. În prezent, navele sub pavilion moldovenesc, urmare a controlului efectuat de autoritățile statului port (în străinătate), sunt reținute pentru neîndeplinirea prevederilor Convențiilor maritime internaționale și/sau absența unor reglementări naționale echivalente, inclusiv a Codului ISM. Aceste rețineri cauzează daune financiare și întârzieri navei și operatorilor acesteia. Totodată, conform unor instrumente internaționale de profilare a riscului, numărul total de inspecții soldate cu rețineri, raportat la numărul total de inspecții pentru ultimele 36 luni a navelor unui stat pavilion, condiționează plasarea acestui pavilion în așa numitele liste de performanță. Spre exemplu: conform portalului Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă portal.emsa.europa.eu, în 2019 (9 luni) din totalul de 109 de inspecții a navelor moldovenești în Memorandumul de la Paris, 16 inspecții sau soldat cu rețineri, iar în toate cazurile navelor reținute, autoritățile statului port au constatat deficiențe privind implementarea Codului ISM.	

Conform art.6¹, alin. (4) lit. o) din Legea nr.599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, *supravegherea exploataării în siguranță a navelor înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova și implementării sistemelor de management al siguranței la bordul navelor* este una din atribuțiile principale ale Agenției Navale a Republicii Moldova or, în absența unor reglementări normative naționale privind managementul siguranței la bordul navelor, realizarea acestei atribuții de către organul de supraveghere și control este practic imposibilă.

În prezent, nu evidențiem operatori de transport naval care nu se vor putea conforma la prevederile prezentului Regulament or, acestia prin prisma actului normative examinat, vor avea doar de ajustat sistemele de management a siguranței deja existente si să asigure buna implmenetare a acestuia.

Promovarea proiectului nu poate avea un impact negativ sau să se soldeze cu eșec, deoarece acest document crează condițiile legale pentru asigurarea executării conforme a prevederilor Codului ISM.

Promovarea proiectul este dictată de necesitatea creării condițiilor necesare de siguranță la bordul navelor sub pavilion moldovenesc, de instituire a bazei legale pentru executarea atribuțiilor Agenției Navale în procesul monitorizării siguranței transportului maritim comercial, de obligativitatea statului nostru de a-și onora obligațiunile conform angajamentelor internaționale asumate și imperativul ridicării nivelului de performanță și siguranță la bordul navelor sub pavilion moldovenesc.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185-XVI din 28 iulie 2005 la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și Protocolul la ea (SOLAS - 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988. În calitate de stat semnatar al convenției și conform prevederilor Convențiilor Organizației Maritime Internaționale (IMO), toate navele maritime care efectuează voiaje internaționale trebuie să fie exploatate în conformitate cu normele internaționale de siguranță, de securitate și prevenire a poluării. Aceste reglementări internaționale aplicabile și Republicii Moldova, fac obligatorie implementarea prevederilor Codului ISM în legislația națională.

d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

Cu toate că statul nostru a aderat la Convenția SOLAS 74/78, în anul 2005, cadrul normativ pentru punerea în aplicare a Convenției nu au fost aprobat pînă în prezent. Faptul înregistrării în Registrul de Stat al Navelor al Republicii Moldova și exploataării a circa 110 nave maritime asupra cărora prevederile convențiilor IMO se răsfrîng, implementării prevederilor Acordului de Asociere RM-UE, care stabilește clar condițiile de apropiere la standardele internaționale și cele europene a legislației naționale, precum și auditul care urmează să fie realizat în RM de către IMO în anul 2020 (septembrie), crearea cadrului normativ privind implementarea Codului ISM se plasează pe lista priorităților. Sub alt aspect, nereglementarea și lipsa de monitorizare din partea organului de statului a aspectelor de management al siguranței la bordul navelor, în conformitate cu Codul ISM, va continua să genereze rețineri ale navelor moldovenești în porturile altor state defavorizînd astfel operatorii de transport maritim și companiile navale care exploatează aceste nave și va genera o neconformitate serioasă a statului nostru în cadrul auditului IMO din 2020.

Costuri pentru implementarea proiectului, atit din partea bugetului de stat cit si de la operatori de transport naval nu vor apărea, deoarece statul déjà are un organ abilitate si investit cu functiile si bugetat pentru a realiza prevederile prezentului Regulament, iar operatorii detin si implementeaza (cu deficiente) sisteme de management al sigurantei.

e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului.

Art.6¹, alin. (4) lit. o) din Legea nr.599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, stabilește, că supravegherea exploatarei în siguranță a navelor înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova și implementării sistemelor de management al siguranței la bordul navelor este una din atribuțiile principale ale Agenției Navale a Republicii Moldova și prin coroborare cu pct.8, subpunctul 5, lit.n) din Hotărârea de Guvern nr.706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova, una din funcțiile acesteia este de a inspecta, în vederea certificării, sistemele de management privind operarea în siguranță a navelor și prevenirea poluării mediului în conformitate cu prevederile Codului ISM, însă la momentul actual realizarea acestor activități de inspectare nu este posibilă, iar sistemele de management al siguranței ale operatorilor din domeniul naval, atât la nivelul actelor și documentelor cât și de implementare la bordul navelor rămân a fi un din cauzele reținerii navelor moldovenești. Mai mult ca atât, prevederile Hotărârii de Guvern nr.997/2006 cu privire la implementarea Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței - Codul ISM), poartă un caracter dispozitiv și neaplicabil direct, astfel pentru punerea în aplicare a acestora fiind necesar un regulament nou complex, elaborat și aprobat conform rigoriilor de tehnică legislativă națională.

2. Stabilirea obiectivelor

a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)

Finalitatea urmărită sau obiectivele trasate în proiect constau în crearea la nivel normativ național a cerințelor față de sistemul de management al siguranței la bordul navelor sub pavilion și instituirea mecanismului de monitorizare a implementării acestui sistem în conformitate cu prevederile Codului ISM. Luând în considerare că neimplementarea corespunzătoare a prevederilor obligatorii ale Codului ISM în comun cu alte deficiențe care pot pune în pericol navigația în siguranță a navelor și ocrotirea vieții omenești pe mare și protecția mediului maritime servesc temei pentru reținerea navelor moldovenești în 100% de cazuri, intervenția normative propusă este una de importanță și impact major. Estimăm, ca într-un timp restrâns, (circa un an de la intrarea în vigoare) operatorii navelor sub pavilion moldovenesc să ajusteze actualele Sisteme de management a siguranței rigoriilor Codului ISM, care prin aprobarea proiectului prenotat, vor deveni parte integrantă a legislației naționale. Mai mult ca atât, Agenția Navală a Republicii Moldova urmare a aprobării procedurilor interne de punere în aplicare a prevederilor prezentului proiect și instruirii personalului va purcede la efectuarea misiunilor de evaluare și inspectare a implementării legislației naționale și internaționale în materie de management al siguranței la bordul navelor, prin urmare obiectivul principal de a ridica nivelul de siguranță și ieși din Lista neagră a Memorandumului de la Paris privind controlul statului port, va fi atins către anul 2022.

3. Identificarea opțiunilor

a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție

În cazul opțiunii de a nu face nimic sau de *statu quo*, Republica Moldova va continua să se afle în Lista neagră a Memorandumului de la Paris privind controlul statului port, navele sub pavilion național vor fi reținute în continuare în porturile din străinătate, fapt care va genera pierderi pentru operatori, în cadrul auditului Organizației Maritime Internaționale stabilit pentru septembrie 2020, vor fi înaintate neconformități la capitolul implementării Codului ISM, iar cel mai grav aspect rămâne a fi starea de lucruri privind siguranța la bordul navelor, care pune în pericol atât viața oamenilor care lucrează la bord, cât și mediul înconjurător.

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea țin seama de cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate

Proiectul se axează pe următoarele prevederi de bază, obligația companiei de navigație de a dezvolta, implementa și menține un sistem de management al siguranței (SMS), procedura de

certificare și emitere a Documentului de Conformitate și Certificatului privind Managementul Siguranței, verificarea ulterioară a conformității și implementării la bordul navei a prevederilor prezentului proiect și a Codului ISM, proceduri cu privire la nonconformitățile majore observate. Prin urmare, proiectul oferă reglementări sau soluții privind managementul siguranței la bordul navei, pe tot parcursul realizării acestor activități sau exploatării navei.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

În calitate de stat care a ratificat Convenția SOLAS 74/78 statului nostru i-a revenit obligația implementării prevederilor convenției la bordul navelor și asigurarea exploatării în siguranță a navelor, fapt nerealizat până în prezent. Mai mult ca atât, în calitate de stat asociat cu Uniunea Europeană și conform Acordului de Asociere RM-UE, statul nostru și-a asumat angajamentul de a transpune treptat, legislația comunitară în cea națională or, proiectul supus examinării transpune parțial prevederile Regulamentului (CE) Nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului.

Prin urmare, opțiunea de a nu elabora și promova acest act normativ nou, care ar îngloba prevederile Codului ISM și ale Regulamentului european enunțat, va genera neconformități în cadrul auditului statului nostru, pierderi și oportunități ratate de către companiile navale urmare a reținerii navelor pe motiv de siguranță, fapt inadmisibil din punctul de vedere al autorului.

4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

Actualmente, nu atestăm careva efecte pozitive pe urma neimplementării sau implementării neconforme a prevederilor Codului ISM la bordul navelor moldovenești. Navele reținute, resurse și oportunități ratate de către companiile navale, plasarea în Lista neagră a Memorandumului de la Paris a pavilionului național, nivel de siguranță scăzut la bordul navelor moldovenești, acestea sunt doar câteva din efectele negative atestate până în prezent și care se vor perpetua pe viitor în caz de neaprobare a opțiunii recomandate.

b¹) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Pe urma implementării proiectului, distingem câteva părți care vor resimți impact pozitiv. Statul de pavilion-obligații și angajamente internaționale asumate și îndeplinite, instituții de stat (Agenția Navală), capabilă să-și îndeplinească funcțiile cu care a fost investită prin lege. Persoanele care activează la bordul navelor sub pavilion moldovenesc, vor avea posibilitatea să activeze într-un mediu sigur, pe o navă conformă din punct de vedere a siguranței, într-un sistem de management al siguranței funcțional.

Companiile navale vor ridica nivelul de performanță, prin reducerea timpului petrecut în timpul inspecțiilor statului port, nefiind reținute navele care vor dovedi îndeplinirea corespunzătoare a prevederilor prezentului proiect și Codului ISM, de asemenea, companiile își vor reduce și costurile directe de transportare a mărfurilor or, în cazurile navelor reținute, acestea plătesc taxe foarte mari (de ordinul sutelor de dolari/ora) pentru cheu, lumină de la țărm, evacuarea deșeurilor ș.a.

b²) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

În cazul opțiunii de neintervenție în cadrul normativ, impacturile sub formă de costuri sau pentru stat sunt negative, deoarece statul nostru, continuând să fie în așa Lista neagră a Memorandumului de la Paris, devine tot mai neatractiv pentru companiile navale mari, cu flotă

bună, care nu se expun riscurilor de ași înregistra și exploata navele sale sub un pavilion slab din punct de vedere normativ și supus frecvent inspecțiilor.

Impacturi pozitive în caz de neintervenție pot fi doar sub aspectul neachitării unor servicii de consultanță în procesul de elaborare, revizuire și menținere a sistemului de management al siguranței la bordul navelor de către companiile navale, totuși aceste scutiri de cheltuieli sunt net inferioare pierderilor suferite de aceleași companii atunci când navele sale sunt reținute pe motiv neconformitate cu prevederile Codului ISM.

c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta

Urmarea aprobării proiectului și monitorizării implementării prevederilor acestuia de către autoritatea responsabilă Agenția Navală a RM, companiile navale care și în prezent, au obligația de a implementa prevederile Convenției SOLAS 78/78 și Codului ISM își vor putea alinia și organiza Sistemele de management al siguranței actuale, la prevederile normative naționale, care în esența lor, dau interpretarea necesară pentru buna aplicare a instrumentelor internaționale citate, la bordul navelor moldovenești. Cu toate acestea, există un risc care ar putea duce la eșecul intervenției, și anume incapacitatea instituțională a Agenției Navale (lipsa de resurse umane calificate), de a realiza și monitoriza buna executare a prevederilor prezentului proiect, atât de către companiile navale și la bordul navelor moldovenești.

Opțiunea de a nu interveni normativ, generează riscul ca navele moldovenești vor fi în continuare reținute, companiile navale vor pierde resurse și oportunități, Republica Moldova va continua să se afle pe Lista neagră a Memorandumului de la Paris privind controlul statului port, precum și se va menține la un nivel substandard siguranța la bordul navelor moldovenești. Actualmente companiile navale care exploatează nave maritime asupra cărora se răsfrâng prevederile Codului ISM, sunt obligate să execute prevederile acestuia. Totuși, în lipsa unui mecanism legal de monitorizare a implementării și menținerii Sistemului de management al siguranței (SMS), de certificare și emitere a Documentelor de Conformitate și Certificatelor privind Managementul Siguranței, de verificarea ulterioară a conformității și implementării la bordul navei a prevederilor prezentului proiect și a Codului ISM, companiile navale implementează neeficient prevederile internaționale citate.

În ceea ce privește autoritatea statului responsabilă de monitorizare și control în acest domeniu Agenția Navală, aceasta dispune de o unitate de personal pentru realizarea sarcinilor funcționale care derivă inclusiv din prezentul proiect, totuși este de menționat, că pentru a realiza eficient și în termeni optimi, misiuni de inspecție a implementării prevederilor proiectului, va fi nevoie de suplinit cu resurse umane calificate instituția respectivă.

d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sînt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi

Pînă în prezent, companii navale (inclusiv întreprinderi mici și mijlocii) care dețin sau exploatează nave maritime sub pavilion moldovenesc și sunt rezidente în Republica Moldova nu au fost înregistrate. Luînd în considerare că Sistemele de management deja sunt instituite la bordul navelor, prin prisma obligativității conformării acestora cu Codul ISM costurile pentru ajustare la prevederile actului normativ nu vor fi substanțiale.

Concluzie

e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați

Considerăm că în calitate de stat de pavilion, onorarea obligațiilor și angajamentelor internaționale asumate și fortificarea cadrului legal, plasează Republica Moldova în lista

statelor dezvoltate membre ale IMO, crează premisele necesare ca Agenția Navală, să-și îndeplinească funcțiile corespunzător și să ridice nivelul de siguranță la bordul navelor. Persoanele care activează la bordul navelor sub pavilion moldovenesc, vor avea posibilitatea să activeze într-un mediu sigur, pe o navă conformă din punct de vedere a siguranței, într-un sistem de management al siguranței funcțional. Companiile navale vor identifica în statul nostru un partener de afaceri de încredere, stabil și orientat spre standardele internaționale în domeniul maritim.

5. Implementarea și monitorizarea

a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sînt necesare

Implementarea prevederilor proiectului va fi asigurată de către autoritatea administrativă Agenția Navală a Republicii Moldova în colaborare cu societățile internaționale de clasificare a navelor, recunoscute de RM. Pentru implementare, autoritatea sus-numită, va elabora și aproba instrucțiuni, proceduri de lucru și ghiduri, în conformitate cu ghidurile de implementare aprobate de Organizația Maritimă Internațională, la care suntem membru.

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

Unul din principalii indicatori de performanță este micșorarea numărului de rețineri a navelor moldovenești, pe motivul neconformității cu prevederile Codului ISM astfel, ANRM va studia rapoartele și monitoriza deficiențele depistate în cadrul controlului statului port și statului pavilion, iar obiectivul va fi atins atunci cînd companiile și navele moldovenești cu deficiențe privind implementarea Codului ISM, vor remedia aceste deficiențe și implementa corespunzător prevederile prezentului proiect.

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

Avînd în vedere periodicitatea verificărilor obligatorii a navelor, care diferă de la un Memorandum la altul, spre ex: Mou de la Paris, navele care navighează sub un pavilion inclus în Lista neagră, cum este cel al RM, sunt inspectate de statul/port cel puțin o dată la jumătate de an, deci pentru a atesta statistic o tendință de îmbunătățire a performanței managementului siguranței la bordul navelor moldovenești este necesară o perioadă de tranziție de cel puțin un an de la intrarea în vigoare a proiectului supus examinării. Monitorizarea și evaluarea atingerii scopului actului normativ va fi realizată prin colectarea datelor despre neconformitățile privind implementarea Codului ISM, constatate la bordul navelor moldovenești și inițierea procedurilor de evaluare iar ulterior revizuire a Sistemelor de management al siguranței la companiile cu cele mai frecvente neconformități în acest sens.

6. Consultarea

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

Agenția Navală a Republicii Moldova

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

Proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) urmează a fi înaintat spre avizare și supus consultărilor publice conform normelor legale.

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

Vor fi expuse la următoarea etapă de promovare a proiectului de act normativ.

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor			
Categorii de impact	Punctaj atribuit		
	<i>Opțiunea propusă</i>	<i>Opțiunea alternativă 1</i>	<i>Opțiunea alternativă 2</i>
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	-1	-2	0
povara administrativă	+1	0	0
fluxurile comerciale și investiționale	+2	0	0
competitivitatea afacerilor	+1	-1	0
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	0	0	0
concurența pe piață	+1	0	0
activitatea de inovare și cercetare	0	0	0
veniturile și cheltuielile publice	+2	-1	0
cadrul instituțional al autorităților publice	+1	0	0
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	0	0	0
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	0	0	0
situația social-economică în anumite regiuni	0	0	0
situația macroeconomică	+1	0	0
alte aspecte economice	0	0	0
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	+1	0	0
nivelul de salarizare	+1	0	0
condițiile și organizarea muncii	+2	-1	0
sănătatea și securitatea muncii	+2	-2	0
formarea profesională	+2	-1	0
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	0	0
nivelul veniturilor populației	0	0	0
nivelul sărăciei	0	0	0
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	0	0
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	0
partidele politice și organizațiile civice	0	0	0
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	0	0	0
modul sănătos de viață al populației	0	0	0
nivelul criminalității și securității publice	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	+1	0	0
nivelul și calitatea educației populației	0	0	0
conservarea patrimoniului cultural	0	0	0
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	0

accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	0
discriminarea	0	0	0
alte aspecte sociale	0	0	0
De mediu			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	+2	-1	0
calitatea aerului	+2	-1	0
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	+2	-1	0
biodiversitatea	+2	-1	0
flora	+1	-1	0
fauna	+1	-1	0
peisajele naturale	0	0	0
starea și resursele solului	0	0	0
producerea și reciclarea deșeurilor	+1	-1	0
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	+1	-1	0
consumul și producția durabilă	0	0	0
intensitatea energetică	0	0	0
eficiența și performanța energetică	0	0	0
bunăstarea animalelor	0	0	0
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	-3	+2	0
utilizarea terenurilor	0	0	0
alte aspecte de mediu	0	0	0
<i>Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b¹) și, după caz, b²), privind analiza impacturilor opțiunilor.</i>			
Anexe			
Proiectul preliminar de act normativ Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect și/sau analiza de impact Expertiza Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (după caz) Alte materiale informative/documente (la decizia autorilor)			

TABEL DE CONCORDANȚĂ

Țara: Republica Moldova		Data completării Tabelului:
Persoana care completează Tabelul: Malic Nicolae		15.10.2019
1. Titlul actului comunitar: Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 64 din 4 martie 2009, p. 1-36, text cu relevanță pentru SEE Regulation (EC) No. 336/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 February 2006 on the implementation of the International Safety Management Code within the Community and repealing Council Regulation (EC) No. 3051/95 (Text with EEA relevance), published in Official Journal No. L 64 of 4 March 2006, p. 1-36 2. Titlul actului normativ național: Hotărâre de Guvern cu privire la aprobarea normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)		

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

Regulamentul (CE) nr. 336/2006, Anexa nr. 1		Anexa nr. 1 la Hotărârea de Guvern			
Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării [Codul internațional de management al siguranței (ISM)]					
	Partea A – Punerea în aplicare 1. Generalități 1.1. Definiții 1.2. Obiective 1.3. Aplicare 1.4. Cerințe funcționale privind sistemul de management al siguranței (SMS) 2. Politica în domeniul siguranței și al protecției mediului 3. Responsabilitățile și autoritatea companiilor 4. Persoana(ele) desemnată(e) 5. Responsabilitatea și autoritatea comandantului 6. Resurse și personal 7. Elaborarea planurilor pentru activitățile la bordul navei 8. Capacitatea de răspuns prompt în situații de urgență 9. Rapoarte și analize privind abaterile, accidentele și situațiile cu potențial de risc 10. Întreținerea navei și a echipamentelor acesteia 11. Documentația 12. Verificarea, analiza și evaluarea companiei		Partea A – Punerea în aplicare 1. Generalități 1.1. Definiții 1.2. Obiective 1.3. Aplicare 1.4. Cerințe funcționale privind sistemul de management al siguranței (SMS) 2. Politica în domeniul siguranței și al protecției mediului 3. Responsabilitățile și autoritatea companiilor 4. Persoana(ele) desemnată(e) 5. Responsabilitatea și autoritatea comandantului 6. Resurse și personal 7. Elaborarea planurilor pentru activitățile la bordul navei 8. Capacitatea de răspuns prompt în situații de urgență 9. Rapoarte și analize privind abaterile, accidentele și situațiile cu potențial de risc 10. Întreținerea navei și a echipamentelor acesteia 11. Documentația 12. Verificarea, analiza și evaluarea companiei	Compatibil/ 1:1	

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	Partea B – Certificarea și verificarea 13. Certificare și verificare periodică 14. Certificare provizorie 15. Verificare 16. Modele de certificate		Partea B – Certificarea și verificarea 13. Certificare și verificare periodică 14. Certificare provizorie 15. Verificare 16. Modele de certificate				
	PARTEA A – PUNEREA ÎN APLICARE 1. Generalități 1.1. <i>Definiții</i> Următoarele definiții se aplică părților A și B ale prezentului cod. 1.1.1. „Codul internațional de management al siguranței (ISM)” înseamnă Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Adunare, cu modificările pe care i le poate aduce OMI. 1.1.2. „Companie” înseamnă proprietarul navei sau oricare altă organizație sau persoană precum administratorul sau navlositorul navei, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de exploatare a navei și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de cod. 1.1.3. „Administrație” înseamnă guvernul statului sub al cărui pavilion se află nava.		PARTEA A – PUNEREA ÎN APLICARE 1. Generalități 1.1. <i>Definiții</i> Următoarele definiții se aplică părților A și B ale prezentului Cod. 1.1.1. <i>Codul internațional de management al siguranței (ISM)</i> - înseamnă Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Adunare, cu modificările pe care i le poate aduce OMI. 1.1.2. <i>Companie</i> - înseamnă proprietarul navei sau oricare altă organizație sau persoană precum administratorul sau navlositorul navei, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de exploatare a navei și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Cod. 1.1.3. <i>Administrație</i> - înseamnă guvernul statului sub al cărui pavilion se află nava.	Compatibil/ 1:1			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	1.1.4. „Sistem de management al siguranței” înseamnă un sistem structurat și documentat care permite personalului companiilor să aplice eficient politica acestora privind siguranța și protecția mediului. 1.1.5. „Document de conformitate” înseamnă un document emis pentru o companie care respectă cerințele prezentului cod. 1.1.6. „Certificat de management al siguranței” înseamnă un document emis pentru o navă și care semnifică faptul că atât conducerea companiei, cât și cea a navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat. 1.1.7. „Dovezi obiective” înseamnă orice informații, documente sau expuneri ale faptelor, calitative sau cantitative, legate de siguranță sau de existența și aplicarea unui element al sistemului de management al siguranței, care se bazează pe constatări, măsurări sau încercări și care pot fi verificate. 1.1.8. „Constatare” înseamnă o expunere a faptelor în timpul auditului managementului siguranței și susținută de dovezi obiective. 1.1.9. „Neconformitate” înseamnă o situație constatată în care dovezi		1.1.4. <i>Sistem de management al siguranței</i> - înseamnă un sistem structurat și documentat care permite personalului companiilor să aplice eficient politica acestora privind siguranța și protecția mediului. 1.1.5. <i>Document de conformitate</i> - înseamnă un document emis pentru o companie care respectă cerințele prezentului Cod. 1.1.6. <i>Certificat de management al siguranței</i> - înseamnă un document emis pentru o navă și care semnifică faptul că atât conducerea companiei, cât și cea a navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat. 1.1.7. <i>Dovezi obiective</i> - înseamnă orice informații, documente sau expuneri ale faptelor, calitative sau cantitative, legate de siguranță sau de existența și aplicarea unui element al sistemului de management al siguranței, care se bazează pe constatări, măsurări sau încercări și care pot fi verificate. 1.1.8. <i>Constatare</i> - înseamnă o expunere a faptelor în timpul auditului managementului siguranței și susținută de dovezi obiective. 1.1.9. <i>Neconformitate</i> - înseamnă o situație constatată în care dovezi				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	obiective indică nerespectarea unei anumite cerințe. 1.1.10. „Neconformitate majoră” înseamnă o abatere identificabilă care constituie o amenințare serioasă pentru siguranța personalului sau a navei sau un risc important pentru mediu și care impune acțiuni corective imediate; aceasta include lipsa unei aplicări eficiente și sistematice a unei cerințe a prezentului cod. 1.1.11. „Dată aniversară” înseamnă ziua și luna fiecărui an corespunzătoare datei de expirare a documentului sau certificatului în cauză. 1.1.12. „Convenția” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată. 1.2. <i>Obiective</i> 1.2.1. Obiectivul codului este acela de a garanta siguranța pe mare, de a preveni vătămarea persoanelor sau pierderea de vieți omenești și de a evita producerea de daune mediului, în special mediului marin, cât și producerea de pagube materiale. 1.2.2. Obiectivele unei companii privind managementul siguranței ar trebui, <i>inter alia</i>: 1.2.2.1. să prevadă practici sigure de exploatare a navei și un mediu de lucru sigur;		obiective indică nerespectarea unei anumite cerințe. 1.1.10. <i>Neconformitate majoră</i> - înseamnă o abatere identificabilă care constituie o amenințare serioasă pentru siguranța personalului sau a navei sau un risc important pentru mediu și care impune acțiuni corective imediate; aceasta include lipsa unei aplicări eficiente și sistematice a unei cerințe a prezentului Cod. 1.1.11. <i>Dată aniversară</i> - înseamnă ziua și luna fiecărui an corespunzătoare datei de expirare a documentului sau certificatului în cauză. 1.1.12. <i>Convenția</i> - înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată. 1.2. Obiective 1.2.1. Obiectivul Codului este acela de a garanta siguranța pe mare, de a preveni vătămarea persoanelor sau pierderea de vieți omenești și de a evita producerea de daune mediului, în special mediului marin, cât și producerea de pagube materiale. 1.2.2. Obiectivele unei companii privind managementul siguranței ar trebui, <i>inter alia</i>: 1.2.2.1. să prevadă practici sigure de exploatare a navei și un mediu de lucru sigur;				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	1.2.2.2. să stabilească măsuri de siguranță pentru toate riscurile identificate și 1.2.2.3. să îmbunătățească în permanență abilitățile de management al siguranței ale personalului de bord și de la țărm, inclusiv pregătirea pentru situații de urgență cu privire atât la siguranță, cât și la protecția mediului. 1.2.3. Sistemul de management al siguranței trebuie să asigure: 1.2.3.1. respectarea normelor și regulamentelor cu caracter imperative 1.2.3.2. luarea în considerare a codurilor, orientărilor și normelor recomandate de organizație de către administrații, organisme de clasificare și organizații din industria maritimă. 1.3. <i>Aplicare</i> Cerințele prezentului cod pot fi aplicate tuturor navelor. 1.4. <i>Cerințe funcționale privind sistemul de management al siguranței (SMS)</i> Este necesar ca fiecare companie să elaboreze, să pună în aplicare și să mențină un sistem de management al siguranței care include următoarele cerințe funcționale: 1.4.1. o politică în domeniul siguranței și al protecției mediului;		1.2.2.2. să stabilească măsuri de siguranță pentru toate riscurile identificate; și 1.2.2.3. să îmbunătățească în permanență abilitățile de management al siguranței ale personalului de bord și de la țărm, inclusiv pregătirea pentru situații de urgență cu privire atât la siguranță, cât și la protecția mediului. 1.2.3. Sistemul de management al siguranței trebuie să asigure: 1.2.3.1. respectarea normelor și regulamentelor cu caracter imperativ; și 1.2.3.2. luarea în considerare a codurilor, orientărilor și normelor recomandate de organizație, de către administrații, societăți de clasificare și organizații din industria maritimă. 1.3. Aplicare Cerințele prezentului Cod pot fi aplicate tuturor navelor. 1.4. Cerințe funcționale privind sistemul de management al siguranței (SMS) Este necesar ca fiecare companie să elaboreze, să pună în aplicare și să mențină un sistem de management al siguranței care include următoarele cerințe funcționale: 1.4.1. o politică în domeniul siguranței și al protecției mediului;				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	1.4.2. instrucțiuni și proceduri capabile să asigure exploatarea în siguranță a navelor și protecția mediului, în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale dreptului internațional și ale dreptului intern al statului de pavilion; 1.4.3. niveluri ierarhice de autoritate și canale de comunicație stabilite între personalul de bord și cel de pe țărm, precum și între membrii acestor categorii de personal; 1.4.4. proceduri de raportare a accidentelor și neconformității cu dispozițiile prezentului cod; 1.4.5. proceduri de pregătire și de intervenție în situații de urgență și 1.4.6. proceduri de audit intern și analize de management. 2. Politica în domeniul siguranței și al protecției mediului 2.1. Compania trebuie să stabilească o politică în domeniul siguranței și al protecției mediului care să descrie modul în care vor fi îndeplinite obiectivele specificate la punctul 1.2. 2.2. Compania trebuie să asigure punerea în aplicare și menținerea acestei politici la toate nivelurile organizației, atât la bord, cât și pe țărm. 3. Responsabilitățile și autoritatea companiilor 3.1. În cazul în care entitatea care răspunde de exploatarea navei nu este		1.4.2. instrucțiuni și proceduri capabile să asigure exploatarea în siguranță a navelor și protecția mediului, în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale dreptului internațional și ale dreptului intern al statului de pavilion; 1.4.3. niveluri ierarhice de autoritate și canale de comunicație stabilite între personalul de bord și cel de pe țărm, precum și între membrii acestor categorii de personal; 1.4.4. proceduri de raportare a accidentelor și neconformității cu dispozițiile prezentului cod; 1.4.5. proceduri de pregătire și de intervenție în situații de urgență; și 1.4.6. proceduri de audit intern și analize de management. 2. Politica în domeniul siguranței și al protecției mediului 2.1. Compania trebuie să stabilească o politică în domeniul siguranței și al protecției mediului care să descrie modul în care vor fi îndeplinite obiectivele specificate la punctul 1.2. 2.2. Compania trebuie să asigure punerea în aplicare și menținerea acestei politici la toate nivelurile organizației, atât la bord, cât și pe țărm. 3. Responsabilitățile și autoritatea companiilor 3.1. În cazul în care entitatea care răspunde de exploatarea navei nu este				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	proprietarul acesteia, proprietarul trebuie să comunice administrației denumirea complet și detaliile privind entitatea în cauză. 3.2. Compania trebuie să definească și să stabilească în scris responsabilitatea, autoritatea și relațiile dintre toți membrii personalului care gestionează, execută și controlează activitățile legate de, sau cu efect asupra siguranței și prevenirii. 3.3. Compania trebuie să se asigure că există resursele corespunzătoare și sprijinul la țărm care permit persoanei sau persoanelor desemnate să-și aducă la îndeplinire atribuțiile respective. 4. Persoana(ele) desemnată(e) Pentru a garanta siguranța în exploatare a fiecărei nave și pentru a asigura o legătură între companie și persoanele de la bord, fiecare companie desemnează, după caz, una sau mai multe persoane la țărm care au acces direct la cel mai înalt nivel de conducere. Responsabilitatea și autoritatea persoanei sau persoanelor desemnate trebuie să includă monitorizarea acelor aspecte ale exploatării fiecărei nave care privesc siguranța și prevenirea poluării, precum și garantarea acordării resurselor și		proprietarul acesteia, proprietarul trebuie să comunice administrației denumirea completă și detaliile privind entitatea în cauză. 3.2. Compania trebuie să definească și să stabilească în scris responsabilitatea, autoritatea și relațiile dintre toți membrii personalului care gestionează, execută și controlează activitățile legate de, sau cu efect asupra siguranței și prevenirii. 3.3. Compania trebuie să se asigure că există resursele corespunzătoare și sprijinul la țărm care permit persoanei sau persoanelor desemnate să-și aducă la îndeplinire atribuțiile respective. 4. Persoana(ele) desemnată(e) Pentru a garanta siguranța în exploatare a fiecărei nave și pentru a asigura o legătură între companie și persoanele de la bord, fiecare companie desemnează, după caz, una sau mai multe persoane la țărm care au acces direct la cel mai înalt nivel de conducere. Responsabilitatea și autoritatea persoanei sau a persoanelor desemnate trebuie să includă monitorizarea acelor aspecte ale exploatării fiecărei nave care privesc siguranța și prevenirea poluării, precum și garantarea acordării resurselor și sprijinului de la țărm corespunzătoare necesităților.				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	sprijinului de la țărm corespunzătoare necesităților. 5. Responsabilitatea și autoritatea comandantului 5.1. Compania trebuie să definească în mod clar și să stabilească în scris responsabilitatea comandantului cu privire la: 5.1.1. aplicarea politicii companiei privind siguranța și prevenirea poluării mediului; 5.1.2. motivarea personalului în vederea aplicării acestei politici; 5.1.3. emiterea ordinelor și instrucțiunilor corespunzătoare în mod simplu și clar; 5.1.4. controlul respectării cerințelor specificate și 5.1.5. analiza sistemului de management al siguranței și informarea conducerii de la țărm cu privire la deficiențele acestuia. 5.2. Compania ar trebui să se asigure că sistemul de management al siguranței la bordul navei conține o dispoziție clară care evidențiază autoritatea comandantului. Compania ar trebui să stabilească în SMS că autoritatea totală și responsabilitatea deciziilor privind siguranța și protecția mediului, precum și solicitarea asistenței companiei în cazul în care este necesar, revin comandantului.		5. Responsabilitatea și autoritatea comandantului 5.1. Compania trebuie să definească în mod clar și să stabilească în scris responsabilitatea comandantului cu privire la: 5.1.1. aplicarea politicii companiei privind siguranța și prevenirea poluării mediului; 5.1.2. motivarea personalului în vederea aplicării acestei politici; 5.1.3. emiterea ordinelor și instrucțiunilor corespunzătoare în mod simplu și clar; 5.1.4. controlul respectării cerințelor specificate; și 5.1.5. analiza sistemului de management al siguranței și informarea conducerii de la țărm cu privire la deficiențele acestuia. 5.2. Compania ar trebui să se asigure că sistemul de management al siguranței la bordul navei conține o dispoziție clară care evidențiază autoritatea comandantului. Compania ar trebui să stabilească în SMS că autoritatea totală și responsabilitatea deciziilor privind siguranța și protecția mediului, precum și solicitarea asistenței companiei în cazul în care este necesar, revin comandantului. 6. Resurse și personal				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	6. Resurse și personal 6.1. Cu privire la comandantul navei, compania ar trebui să se asigure că acesta: 6.1.1. are calificările necesare pentru a asigura comanda navei; 6.1.2. stăpânește pe deplin sistemul companiei de management al siguranței și 6.1.3. primește sprijinul necesar pentru a-și îndeplini atribuțiile în condiții de siguranță. 6.2. Compania ar trebui să se asigure că fiecare navă dispune de personal maritim calificat, brevetat și apt din punct de vedere medical, în conformitate cu normele impuse de dreptul intern și internațional. 6.3. Compania ar trebui să stabilească proceduri care să garanteze că personalul nou și cel care primește atribuții noi referitoare la siguranță și protecția mediului primesc o instruire corespunzătoare în vederea îndeplinirii acestor atribuții. Se definesc, se stabilesc în scris și se transmit instrucțiunile care trebuie organizate înainte de navigare. 6.4. Compania ar trebui să se asigure că întreg personalul implicat în sistemul de management al siguranței înțelege în mod corespunzător reglementările, codurile și orientările aplicabile.		6.1. Cu privire la comandantul navei, compania ar trebui să se asigure că acesta: 6.1.1. are calificările necesare pentru a asigura comanda navei; 6.1.2. stăpânește pe deplin sistemul companiei de management al siguranței; și 6.1.3. primește sprijinul necesar pentru a-și îndeplini atribuțiile în condiții de siguranță. 6.2. Compania ar trebui să se asigure că fiecare navă dispune de personal maritim calificat, brevetat și apt din punct de vedere medical, în conformitate cu normele impuse de dreptul intern și internațional. 6.3. Compania ar trebui să stabilească proceduri care să garanteze că personalul nou și cel care primește atribuții noi referitoare la siguranță și protecția mediului primesc o instruire corespunzătoare în vederea îndeplinirii acestor atribuții. Se definesc, se stabilesc în scris și se transmit instrucțiunile care trebuie organizate înainte de navigare. 6.4. Compania ar trebui să se asigure că întreg personalul implicat în sistemul de management al siguranței înțelege în mod corespunzător reglementările, codurile și orientările aplicabile.				
--	---	--	---	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	6.5. Compania ar trebui să stabilească și să mențină proceduri de identificare a posibilelor nevoi de formare profesională care să vină în sprijinul sistemului de management al siguranței și să se asigure că întreg personalul vizat beneficiază de această formare. 6.6. Compania ar trebui să stabilească proceduri prin care personalul navei să primească informațiile relevante cu privire la sistemul de management al siguranței transmise în limba de lucru sau limbile pe care personalul le cunoaște. 6.7. Compania ar trebui să se asigure că membrii personalului navei sunt capabili să comunice în mod eficient în vederea îndeplinirii atribuțiilor de management al siguranței. 7. Elaborarea planurilor de activități la bord Compania ar trebui să stabilească procedurile de elaborare a planurilor și instrucțiunilor, inclusiv liste de control, după caz, pentru activitățile principale la bord referitoare la siguranța navei și prevenirea poluării. Diversele sarcini aferente ar trebui să fie definite și atribuite personalului calificat. 8. Capacitatea de răspuns prompt în situații de urgență 8.1. Compania ar trebui să stabilească procedurile necesare pentru a		6.5. Compania ar trebui să stabilească și să mențină proceduri de identificare a posibilelor nevoi de formare profesională, care să vină în sprijinul sistemului de management al siguranței, și să se asigure că întreg personalul vizat beneficiază de această formare. 6.6. Compania ar trebui să stabilească proceduri prin care personalul navei să primească informațiile relevante cu privire la sistemul de management al siguranței transmise în limba de lucru sau limbile pe care personalul le cunoaște. 6.7. Compania ar trebui să se asigure că membrii personalului navei sunt capabili să comunice în mod eficient în vederea îndeplinirii atribuțiilor de management al siguranței. 7. Elaborarea planurilor de activități la bord Compania ar trebui să stabilească procedurile de elaborare a planurilor și instrucțiunilor, inclusiv liste de control, după caz, pentru activitățile principale la bord referitoare la siguranța navei și prevenirea poluării. Diversele sarcini aferente ar trebui să fie definite și atribuite personalului calificat. 8. Capacitatea de răspuns prompt în situații de urgență				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	identifica, descrie și răspunde posibilelor situații de urgență la bord. 8.2. Compania ar trebui să stabilească programe pentru instruire și exerciții în vederea pregătirii pentru situații de urgență. 8.3. SMS ar trebui să prevadă măsuri care să asigure răspunsul în orice moment din partea organizației companiei la pericole, accidente și situații de urgență în care pot fi implicate navele. 9. Rapoarte și analize privind abaterile, accidentele și situațiile cu potențial de risc 9.1. Este necesar ca sistemul de management al siguranței să cuprindă proceduri de raportare către companie, de investigare și analiză a abaterilor, accidentelor și situațiilor cu potențial de risc, în vederea îmbunătățirii siguranței și prevenirii poluării. 9.2. Compania ar trebui să stabilească proceduri de aplicare a măsurilor corective. 10. Întreținerea navei și a echipamentelor 10.1. Compania ar trebui să stabilească procedurile de întreținere a navei în conformitate cu dispozițiile reglementărilor relevante și cu orice cerințe suplimentare stabilite de companie în acest sens.		8.1. Compania ar trebui să stabilească procedurile necesare pentru a identifica, descrie și răspunde posibilelor situații de urgență la bord. 8.2. Compania ar trebui să stabilească programe pentru instruire și exerciții în vederea pregătirii pentru situații de urgență. 8.3. SMS-ul ar trebui să prevadă măsuri care să asigure răspunsul în orice moment din partea organizației companiei la pericole, accidente și situații de urgență în care pot fi implicate navele. 9. Rapoarte și analize privind abaterile, accidentele și situațiile cu potențial de risc 9.1. Este necesar ca sistemul de management al siguranței să cuprindă proceduri de raportare către companie, de investigare și analiză a abaterilor, accidentelor și situațiilor cu potențial de risc, în vederea îmbunătățirii siguranței și prevenirii poluării. 9.2. Compania ar trebui să stabilească proceduri de aplicare a măsurilor corective. 10. Întreținerea navei și a echipamentelor 10.1. Compania ar trebui să stabilească procedurile de întreținere a navei în conformitate cu dispozițiile reglementărilor relevante și cu orice				
--	--	--	--	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	10.2. Pentru a răspunde acestor cerințe, compania ar trebui să se asigure că: 10.2.1. se efectuează inspecții, la intervale corespunzătoare; 10.2.2. toate abaterile sunt semnalate împreună cu cauzele lor posibile, dacă acestea sunt cunoscute; 10.2.3. sunt luate măsurile corective care se impun și 10.2.4. se păstrează o evidență a acestor activități. 10.3. În cadrul sistemului de management al siguranței, compania trebuie să stabilească procedurile de identificare a echipamentelor și sistemelor tehnice ale căror defecțiuni neprevăzute pot conduce la apariția unor situații periculoase. Sistemul de management al siguranței ar trebui să prevadă măsuri specifice de îmbunătățire a fiabilității acestor echipamente și sisteme. Măsurile respective ar trebui să includă încercarea regulată a dispozitivelor și echipamentelor de sprijin, precum și a sistemelor tehnice care nu se află în regim de utilizare continuă. 10.4. Inspecțiile menționate la punctul 10.2, precum și măsurile menționate la punctul 10.3 ar trebui să devină parte integrantă a programului curent de menținere a bunei stări de funcționare a navei.		cerințe suplimentare stabilite de companie în acest sens. 10.2. Pentru a răspunde acestor cerințe, compania ar trebui să se asigure că: 10.2.1. se efectuează inspecții, la intervale corespunzătoare; 10.2.2. toate abaterile sunt semnalate împreună cu cauzele lor posibile, dacă acestea sunt cunoscute; 10.2.3. sunt luate măsurile corective care se impun; și 10.2.4. se păstrează o evidență a acestor activități. 10.3. În cadrul sistemului de management al siguranței, compania trebuie să stabilească procedurile de identificare a echipamentelor și sistemelor tehnice ale căror defecțiuni neprevăzute pot conduce la apariția unor situații periculoase. Sistemul de management al siguranței ar trebui să prevadă măsuri specifice de îmbunătățire a fiabilității acestor echipamente și sisteme. Măsurile respective ar trebui să includă încercarea regulată a dispozitivelor și echipamentelor de sprijin, precum și a sistemelor tehnice care nu se află în regim de utilizare continuă. 10.4. Inspecțiile menționate la punctul 10.2, precum și măsurile menționate la punctul 10.3 ar trebui să devină parte integrantă a programului curent de				
--	---	--	---	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	11. Documentație 11.1. Compania ar trebui să stabilească și să mențină proceduri de control al tuturor documentelor și datelor relevante pentru sistemul de management al siguranței. 11.2. Compania ar trebui să se asigure că: 11.2.1. documentele în vigoare sunt disponibile în toate locațiile relevante; 11.2.2. modificările aduse documentelor sunt analizate și aprobate de personalul autorizat și 11.2.3. documentele perimate sunt eliminate cu promptitudine. 11.3. Documentele utilizate pentru descrierea și aplicarea sistemului de management al siguranței pot fi menționate sub denumirea de „manualul de management al siguranței”. Documentația ar trebui să fie păstrată în forma pe care compania o consideră cea mai eficientă. La bordul fiecărei nave trebuie să se afle întreaga documentație relevantă pentru nava în cauză. 12. Verificarea, analiza și evaluarea companiei 12.1. Compania ar trebui să efectueze audituri interne de siguranță pentru a verifica dacă activitățile desfășurate în scopul siguranței și prevenirii poluării		menținere a bunei stări de funcționare a navei. 11. Documentație 11.1. Compania ar trebui să stabilească și să mențină proceduri de control al tuturor documentelor și datelor relevante pentru sistemul de management al siguranței. 11.2. Compania ar trebui să se asigure că: 11.2.1. documentele în vigoare sunt disponibile în toate locațiile relevante; 11.2.2. modificările aduse documentelor sunt analizate și aprobate de personalul autorizat; și 11.2.3. documentele perimate sunt eliminate cu promptitudine. 11.3. Documentele utilizate pentru descrierea și aplicarea sistemului de management al siguranței pot fi menționate sub denumirea de <i>manual de management al siguranței</i>. Documentația ar trebui să fie păstrată în forma pe care compania o consideră cea mai eficientă. La bordul fiecărei nave trebuie să se afle întreaga documentație relevantă pentru nava în cauză. 12. Verificarea, analiza și evaluarea companiei 12.1. Compania ar trebui să efectueze audituri interne de siguranță pentru a verifica dacă activitățile desfășurate în				
--	--	--	--	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	sunt conforme cu cerințele sistemului de management al siguranței. 12.2. Periodic, compania ar trebui să evalueze eficiența sistemului de management al siguranței și, atunci când este cazul, să îl revizuiască în baza procedurilor stabilite de companie. 12.3. Auditul și posibilele acțiuni corective ar trebui efectuate în conformitate cu procedurile scrise. 12.4. Personalul care efectuează auditul nu trebuie să facă parte din sectorul auditat, cu excepția cazurilor în care această cerință nu poate fi aplicată datorită dimensiunii și caracteristicilor companiei. 12.5. Rezultatele auditului și ale analizelor trebuie aduse la cunoștința întregului personal cu atribuții în sectorul de activitate respectiv. 12.6. Personalul de conducere care răspunde de sectorul respectiv trebuie să ia din timp măsuri corective cu privire la deficiențele constatate.		scopul siguranței și prevenirii poluării sunt conforme cu cerințele sistemului de management al siguranței. 12.2. Periodic, compania ar trebui să evalueze eficiența sistemului de management al siguranței și, atunci când este cazul, să îl revizuiască în baza procedurilor stabilite de companie. 12.3. Auditul și posibilele acțiuni corective ar trebui efectuate în conformitate cu procedurile scrise. 12.4. Personalul care efectuează auditul nu trebuie să facă parte din sectorul auditat, cu excepția cazurilor în care această cerință nu poate fi aplicată datorită dimensiunii și caracteristicilor companiei. 12.5. Rezultatele auditului și ale analizelor trebuie aduse la cunoștința întregului personal cu atribuții în sectorul de activitate respectiv. 12.6. Personalul de conducere care răspunde de sectorul respectiv trebuie să ia din timp măsuri corective cu privire la deficiențele constatate.				
	PARTEA B – CERTIFICARE ȘI VERIFICARE 13. Certificare și verificare periodică 13.1. Nava ar trebui să fie exploatată de o companie care deține un document de conformitate sau un document provizoriu de conformitate emis în		PARTEA B – CERTIFICARE ȘI VERIFICARE 13. Certificare și verificare periodică 13.1. Nava ar trebui să fie exploatată de o companie care deține un document de conformitate sau un document provizoriu de conformitate emis în	Compatibil/ 1:1			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	conformitate cu punctul 14.1, aplicabil navei respective. 13.2. Documentul de conformitate ar trebui emis de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției pentru orice companie care respectă cerințele prezentului cod, pe o perioadă specificată de către administrație, care nu ar trebui să depășească cinci ani. Acest document ar trebui acceptat ca dovadă a capacității companiei de a respecta cerințele prezentului cod. 13.3. Documentul de conformitate este valabil numai pentru tipurile de navă indicate explicit în document. Această indicație ar trebui să se bazeze pe tipurile de nave asupra cărora s-a efectuat verificarea inițială. Se pot adăuga alte tipuri de nave numai după verificarea capacității companiei de a respecta cerințele prezentului cod aplicabile respectivelor tipuri de nave. În acest context, tipurile de nave sunt cele menționate în regula IX/1 din Convenție. 13.4. Documentele de conformitate ar trebui să fie valabile numai sub rezerva unei verificări anuale de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la		conformitate cu punctul 14.1, aplicabil navei respective. 13.2. Documentul de conformitate ar trebui emis de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției pentru orice companie care respectă cerințele prezentului Cod, pe o perioadă specificată de către administrație, care nu ar trebui să depășească cinci ani. Acest document ar trebui acceptat ca dovadă a capacității companiei de a respecta cerințele prezentului Cod. 13.3. Documentul de conformitate este valabil numai pentru tipurile de navă indicate explicit în document. Această indicație ar trebui să se bazeze pe tipurile de nave asupra cărora s-a efectuat verificarea inițială. Se pot adăuga alte tipuri de nave numai după verificarea capacității companiei de a respecta cerințele prezentului Cod aplicabile respectivelor tipuri de nave. În acest context, tipurile de nave sunt cele menționate în regula IX/1 din Convenție. 13.4. Documentele de conformitate ar trebui să fie valabile numai sub rezerva unei verificări anuale de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	cererea administrației, de către un alt guvern semnat al Convenției în termen de trei luni înainte sau de la data aniversară. 13.5. Documentul de conformitate ar trebui retras de către administrație, sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnat care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea anuală prevăzută la punctul 13.4 sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor abateri majore de la prezentul cod. 13.5.1. Toate certificatele de management al siguranței și/sau certificatele provizorii de management al siguranței aferente ar trebui, de asemenea, retrase în cazul în care se retrage documentul de conformitate. 13.6. La bordul navei ar trebui să se afle o copie a documentului de conformitate pentru a putea fi prezentată de comandant, la cerere, în vederea verificării de către administrație sau de către o organizație recunoscută de aceasta sau în vederea controlului prevăzut în regula IX/6.2 din Convenție. Nu este necesară legalizarea sau certificarea copiei documentului. 13.7. Certificatul de management al siguranței ar trebui emis pentru o navă de către administrație, de către o organizație recunoscută de		cererea administrației, de către un alt guvern semnat al Convenției în termen de trei luni înainte sau de la data aniversară. 13.5. Documentul de conformitate ar trebui retras de către administrație, sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnat care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea anuală prevăzută la punctul 13.4 sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor abateri majore de la prezentul Cod. 13.5.1. Toate certificatele de management al siguranței și/sau certificatele provizorii de management al siguranței aferente ar trebui, de asemenea, retrase în cazul în care se retrage documentul de conformitate. 13.6. La bordul navei ar trebui să se afle o copie a documentului de conformitate pentru a putea fi prezentată de comandant, la cerere, în vederea verificării de către administrație sau de către o organizație recunoscută de aceasta sau în vederea controlului prevăzut în regula IX/6.2 din Convenție. Nu este necesară legalizarea sau certificarea copiei documentului. 13.7. Certificatul de management al siguranței ar trebui emis pentru o navă de către administrație, de către o organizație recunoscută de				
--	---	--	---	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnat al Convenției, pe o perioadă de cel mult cinci ani. Înainte de emiterea certificatului de management al siguranței, emitentul trebuie să verifice dacă atât compania, cât și conducerea navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat. Acest document ar trebui acceptat ca dovadă a faptului că nava respectă cerințele prezentului cod. 13.8. Validitatea certificatului de management al siguranței ar trebui să se supună cel puțin unei verificări intermediare de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnat al Convenției. În cazul în care se efectuează o singură verificare, iar perioada de valabilitate este de cinci ani, verificarea trebuie să aibă loc între a doua și a treia dată aniversară a certificatului de management al siguranței. 13.9. În afară de cerințele prevăzute la punctul 13.5.1, certificatul de management al siguranței ar trebui să fie retras de către administrație sau, la cererea acesteia, de către guvernul		administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnat al Convenției, pe o perioadă de cel mult cinci ani. Înainte de emiterea certificatului de management al siguranței, emitentul trebuie să verifice dacă atât compania, cât și conducerea navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat. Acest document ar trebui acceptat ca dovadă a faptului că nava respectă cerințele prezentului Cod. 13.8. Validitatea certificatului de management al siguranței ar trebui să se supună cel puțin unei verificări intermediare de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnat al Convenției. În cazul în care se efectuează o singură verificare intermediară, iar perioada de valabilitate este de cinci ani, verificarea trebuie să aibă loc între a doua și a treia dată aniversară a certificatului de management al siguranței. 13.9. În afară de cerințele prevăzute la punctul 13.5.1, certificatul de management al siguranței ar trebui să fie retras de către administrație sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnat care l-a emis, în cazul în care				
--	---	--	---	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	semnatar care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea intermediară prevăzută la punctul 13.8 sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor abateri majore de la prezentul cod. 13.10. Sub rezerva cerințelor de la punctele 13.2 și 13.7, în cazul în care verificarea în vederea reînnoirii se finalizează în termen de trei luni înaintea datei de expirare a documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent, noul document de conformitate sau noul certificat de management al siguranței ar trebui să fie valabil de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii, pe o perioadă care nu poate depăși cinci ani de la data expirării documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent. 13.11. În cazul în care verificarea în vederea reînnoirii se finalizează cu mai mult de trei luni înaintea datei de expirare a documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent, noul document de conformitate sau noul certificat de management al siguranței este valabil de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii, pentru o perioadă care nu poate depăși cinci		nu se solicită verificarea intermediară prevăzută la punctul 13.8 sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor abateri majore de la prezentul Cod. 13.10. Sub rezerva cerințelor de la punctele 13.2 și 13.7, în cazul în care verificarea în vederea reînnoirii se finalizează în termen de trei luni înaintea datei de expirare a documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent, noul document de conformitate sau noul certificat de management al siguranței ar trebui să fie valabil de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii, pe o perioadă care nu poate depăși cinci ani de la data expirării documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent. 13.11. În cazul în care verificarea în vederea reînnoirii se finalizează cu mai mult de trei luni înaintea datei de expirare a documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent, noul document de conformitate sau noul certificat de management al siguranței este valabil de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii, pentru o perioadă care nu poate depăși cinci ani de la data				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	ani de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii. 14. Certificare provizorie 14.1. Pentru a facilita aplicarea inițială a prezentului cod se poate emite un document provizoriu de conformitate în cazul în care: 1. compania este nou înființată sau 2. la un document de conformitate existent urmează să se adauge noi tipuri de nave în urma verificării existenței în companie a unui sistem de management al siguranței care îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 1.2.3 din prezentul cod, cu condiția demonstrării de către companie că aceasta dispune de planuri de aplicare a unui sistem de management al siguranței care îndeplineș te integral cerințele prezentului cod înainte de expirarea valabilității documentului provizoriu de conformitate. Acest document provizoriu de conformitate ar trebui emis pe o perioadă de cel mult 12 luni de către administrație, sau de către o organizație recunoscută de către administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției. La bordul navei ar trebui să se afle o copie a documentului provizoriu de conformitate, pentru putea fi prezentată de comandant, la cerere, în vederea		finalizării verificării în vederea reînnoirii. 14. Certificare provizorie 14.1. Pentru a facilita aplicarea inițială a prezentului Cod se poate emite un document provizoriu de conformitate în cazul în care: 1. compania este nou înființată sau 2. la un document de conformitate existent urmează să se adauge noi tipuri de nave în urma verificării existenței în companie a unui sistem de management al siguranței care îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 1.2.3 din prezentul Cod, cu condiția demonstrării de către companie că aceasta dispune de planuri de aplicare a unui sistem de management al siguranței care îndeplineș te integral cerințele prezentului Cod înainte de expirarea valabilității documentului provizoriu de conformitate. Acest document provizoriu de conformitate ar trebui emis pe o perioadă de cel mult 12 luni de către administrație, sau de către o organizație recunoscută de către administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției. La bordul navei ar trebui să se afle o copie a documentului provizoriu de conformitate, pentru a putea fi prezentată de comandant, la cerere, în				
--	--	--	---	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	verificării de către administrație sau de către o organizație recunoscută de aceasta sau în vederea controlului prevăzut în regula IX/6.2 din Convenție. Nu este necesară legalizarea sau certificarea copiei documentului. 14.2. Se poate emite un certificat provizoriu de management al siguranței: 1. pentru navele noi, la livrare; 2. în momentul în care o companie își asumă responsabilitatea de a exploata o navă nouă pentru acea companie sau 3. în momentul în care o navă își schimbă pavilionul. Acest certificat provizoriu de management al siguranței ar trebui emis pentru o perioadă de cel mult șase luni de către administrație, de către o organizație recunoscută de către administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției. 14.3. În cazuri speciale, o administrație sau, la cererea administrației, un alt guvern semnatar al Convenției poate prelungi perioada de valabilitate a certificatului provizoriu de management al siguranței cu o perioadă de încă cel mult șase luni de la data expirării. 14.4. Un certificat provizoriu de management al siguranței se poate emite după ce se verifică dacă:		vederea verificării de către administrație sau de către o organizație recunoscută de aceasta sau în vederea controlului prevăzut în regula IX/6.2 din Convenție. Nu este necesară legalizarea sau certificarea copiei documentului. 14.2. Se poate emite un certificat provizoriu de management al siguranței: 1. pentru navele noi, la livrare; 2. în momentul în care o companie își asumă responsabilitatea de a exploata o navă nouă pentru acea companie sau 3. în momentul în care o navă își schimbă pavilionul. Acest certificat provizoriu de management al siguranței ar trebui emis pentru o perioadă de cel mult șase luni de către administrație, de către o organizație recunoscută de către administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției. 14.3. În cazuri speciale, o administrație sau, la cererea administrației, un alt guvern semnatar al Convenției poate prelungi perioada de valabilitate a certificatului provizoriu de management al siguranței cu o perioadă de încă cel mult șase luni de la data expirării.				
--	--	--	---	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	1. documentul de conformitate sau documentul provizoriu de conformitate corespunde navei în cauză; 2. sistemul de management al siguranței aplicat de companie pentru nava în cauză include elementele esențiale ale prezentului cod și a fost evaluat pe parcursul auditului întreprins pentru emiterea documentului de conformitate sau demonstrat pentru emiterea documentului provizoriu de conformitate; 3. compania și-a planificat să realizeze auditul vasului în termen de trei luni; 4. comandantul și ofițerii sunt familiarizați cu sistemul de management al siguranței și cu dispozițiile prevăzute pentru aplicarea acestuia; 5. înainte de ieșirea în larg se prevăd instrucțiunile care au fost identificate ca fiind esențiale și 6. s-au transmis, într-o limbă de lucru sau în limbile înțelese de personalul navei, informații relevante privind sistemul de management al siguranței. 15. Verificare 15.1. Toate verificările impuse prin dispozițiile din prezentul cod ar trebui întreprinse în conformitate cu proceduri acceptabile pentru administrație, luând în considerare		14.4. Un certificat provizoriu de management al siguranței se poate emite după ce se verifică dacă: 1. documentul de conformitate sau documentul provizoriu de conformitate corespunde navei în cauză; 2. sistemul de management al siguranței aplicat de companie pentru nava în cauză include elementele esențiale ale prezentului Cod și a fost evaluat pe parcursul auditului întreprins pentru emiterea documentului de conformitate sau demonstrat pentru emiterea documentului provizoriu de conformitate; 3. compania și-a planificat să realizeze auditul vasului în termen de trei luni; 4. comandantul și ofițerii sunt familiarizați cu sistemul de management al siguranței și cu dispozițiile prevăzute pentru aplicarea acestuia; 5. înainte de ieșirea în larg se prevăd instrucțiunile care au fost identificate ca fiind esențiale; și 6. s-au transmis, într-o limbă de lucru sau în limbile înțelese de personalul navei, informații relevante privind sistemul de management al siguranței. 15. Verificare 15.1. Toate verificările impuse prin dispozițiile din prezentul Cod ar trebui				
--	---	--	---	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	orientările elaborate de organizație (1). 16. Modele de certificate 16.1. Documentul de conformitate, certificatul de management al siguranței, documentul provizoriu de conformitate și certificatul provizoriu de management al siguranței ar trebui întocmite sub o formă conformă cu modelele prevăzute în appendicele la prezentul cod. În cazul în care limba utilizată nu este nici engleza, nici franceza, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste limbi. 16.2. În afară de cerințele de la punctul 13.3, la tipurile de nave indicate în documentul de conformitate și în documentul provizoriu de conformitate se pot aduce adnotări care să reflecte eventualele limitări cu privire la exploatarea navelor descrise în sistemul de management al siguranței. _____ (1) A se vedea Orientările revizuite privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței (ISM) de către administrații, adoptate de organizație prin Rezoluția A.913(22).		întreprinse în conformitate cu proceduri acceptabile pentru administrație, luând în considerare orientările elaborate de organizație (1). 16. Modele de certificate 16.1. Documentul de conformitate, certificatul de management al siguranței, documentul provizoriu de conformitate și certificatul provizoriu de management al siguranței ar trebui întocmite sub o formă conformă cu modelele prevăzute în appendicele la prezentul Cod. În cazul în care limba utilizată nu este nici engleza, nici franceza, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste limbi. 16.2. În afară de cerințele de la punctul 13.3, la tipurile de nave indicate în documentul de conformitate și în documentul provizoriu de conformitate se pot aduce adnotări care să reflecte eventualele limitări cu privire la exploatarea navelor descrise în sistemul de management al siguranței. _____ (1) A se vedea Orientările revizuite privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței (ISM) de către administrații, adoptate de organizație prin Rezoluția A.913(22).				
--	---	--	---	--	--	--	--

Regulamentul (CE) nr. 336/2006

Anexa nr. 2 la Hotărârea de Guvern

1. Obiectivul

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

Art. 1	Obiectivul prezentului regulament îl constituie consolidarea managementului siguranței și exploataării navelor, precum și prevenirea poluării de către nave, menționate la articolul 3 alineatul (1), asigurându-se faptul că toate companiile care exploatează aceste nave respectă codul ISM prin: (a) înființarea, aplicarea și întreținerea corespunzătoare de către companii a sistemelor de management al siguranței de la bordul navei și de la țărm și (b) controlul acestora de către administrația statului de pavilion și administrația statului de port.	Pct. 1	Obiectivul prezentului Regulament îl constituie consolidarea managementului siguranței și exploataării navelor, precum și prevenirea poluării de către nave, menționate la articolul 3 alineatul (1), asigurându-se faptul că toate companiile care exploatează aceste nave respectă codul ISM prin: (a) înființarea, aplicarea și întreținerea corespunzătoare de către companii a sistemelor de management al siguranței de la bordul navei și de la țărm și (b) controlul acestora de către administrația statului de pavilion și administrația statului de port.	Compatibil/ 1:1			
2. Definiții							
Art. 2	În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:	Pct. 2	În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:	Compatibil/ 1:1			
1.	„codul ISM” înseamnă Codul internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Organizația Internațională Maritimă prin Rezoluția A.741 (18) a adunării de la 4 noiembrie 1993, astfel cum a fost acesta modificat prin Rezoluția Comitetului pentru Siguranță Maritimă MSC.104(73) de la 5 decembrie 2000, prezentat în anexa I	1.	<i>Codul ISM</i> - înseamnă Codul internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Organizația Internațională Maritimă prin Rezoluția Adunării A.741 (18) din 4 noiembrie 1993,	Compatibil/ adaptat			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	la prezentul regulament în versiune actualizată;						
2.	„organizație recunoscută” înseamnă un organism recunoscut în conformitate cu Directiva 94/57/CE;	2.	<i>organizație recunoscută</i> - înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Hotărârea de Guvern nr. ... din ... pentru 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;	Compatibil/ adaptat			
3.	„companie” înseamnă proprietarul navei sau oricare altă organizație sau persoană precum administratorul sau navlositorul navei, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de exploatare a navei și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de codul ISM;	3.	<i>companie</i> - înseamnă proprietarul navei sau oricare altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de exploatare a navei și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul ISM;	Compatibil			
4.	„navă de pasageri” înseamnă o navă, inclusiv o navă de mare viteză, care transportă mai mult de 12 pasageri, sau un submersibil pentru pasageri;	4.	<i>navă de pasageri</i> - înseamnă o navă, inclusiv o navă de mare viteză, care transportă mai mult de 12 pasageri, sau un submersibil pentru pasageri;	Compatibil			
5.	„pasager” înseamnă orice persoană în afară de: (a) comandantul, membrii echipajului sau alte persoane angajate sau care lucrează pe o navă, indiferent de	5.	<i>pasager</i> - înseamnă orice persoană în afară de: (a) comandant, membrii echipajului sau alte persoane angajate sau care lucrează pe o navă, indiferent de	Compatibil			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	atribuția acestora legată de activitatea navei și (b) copiii mai mici de un an;		atribuția acestora legată de activitatea navei; și (b) copiii mai mici de un an;				
6.	„navă de mare viteză” înseamnă o navă de mare viteză în sensul definiției din regula X-1/2 din Convenția SOLAS, în versiunea actualizată a acesteia. Pentru navele de mare viteză pentru pasageri, se aplică limitele indicate la articolul 2 litera (f) din Directiva 98/18/CE;	6.	<i>navă de mare viteză</i> - înseamnă o navă de mare viteză în sensul definiției din regula X-1/2 din Convenția SOLAS, în versiunea actualizată a acesteia;	Compatibil/ adaptat			
7.	„navă de marfă” înseamnă o navă, inclusiv o navă de mare viteză, alta decât o navă pentru pasageri;	7.	<i>navă de marfă</i> - înseamnă o navă, inclusiv o navă de mare viteză, alta decât o navă pentru pasageri;	Compatibil/ 1:1			
8.	„cursă internațională” înseamnă o cursă efectuată pe mare dintr-un port al unui stat membru sau a altui stat către un port din afara aceluși stat sau invers;	8.	<i>cursă internațională</i> - înseamnă o cursă efectuată pe mare dintr-un port al unui stat în portul altui stat sau invers;	Compatibil/ adaptat			
9.	„cursă internă” înseamnă un voiaj efectuat în zone maritime dintr-un port al unui stat membru către același port sau către un alt port de pe teritoriul statului membru respectiv;	9.	<i>cursă internă</i> - înseamnă un voiaj efectuat în zone maritime dintr-un port al unui stat către același port sau către alt port de pe teritoriul statului respectiv;	Compatibil/ adaptat			
10.	„serviciu regulat de transport” înseamnă o serie de curse organizate pentru a asigura traficul dintre aceleași i două sau mai multe puncte, fie: (a) conform unui orar publicat, fie (b) cu o regularitate și frecvență de așa natură încât reprezintă o serie sistematică recognoscibilă;	10.	<i>serviciu regulat de transport</i> - înseamnă o serie de curse organizate pentru a asigura traficul dintre aceleași două sau mai multe puncte, fie: (a) conform unui orar publicat, fie (b) cu o regularitate și frecvență de așa natură încât reprezintă o serie sistematică recognoscibilă;	Compatibil/ 1:1			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

11.	„feribot de pasageri de tip ro-ro” înseamnă o navă maritimă de pasageri în sensul definiției de la capitolul II-1 din Convenția SOLAS în versiunea actualizată a acesteia;	11.	<i>feribot de pasageri de tip ro-ro</i> - înseamnă o navă maritimă de pasageri în sensul definiției de la capitolul II-1 din Convenția SOLAS, în versiunea actualizată a acesteia;	Compatibil/ 1:1			
12.	„submersibil pentru pasageri” înseamnă o navă mobilă de pasageri care funcționează în special sub apă și care necesită asistență de la suprafață, de exemplu de la o navă de suprafață sau de la instalații de la țărm, pentru monitorizare și pentru una sau mai multe dintre următoarele: (a) realimentare cu energie; (b) realimentare cu aer de înaltă presiune; (c) realimentare cu echipamente de supraviețuire.	12.	<i>submersibil pentru pasageri</i> - înseamnă o navă mobilă de pasageri care funcționează în special sub apă și care necesită asistență de la suprafață, de exemplu de la o navă de suprafață sau de la instalații de la țărm, pentru monitorizare și pentru una sau mai multe dintre următoarele: (a) realimentare cu energie; (b) realimentare cu aer de înaltă presiune; (c) realimentare cu echipamente de supraviețuire.	Compatibil/ 1:1			
13.	„utilaj mobil de foraj în larg” înseamnă o navă capabilă să efectueze operații de foraj pentru explorarea sau exploatarea resurselor din subsolul marin, cum ar fi hidrocarburile lichide sau gazoase, sulful sau sarea;	13.	<i>utilaj mobil de foraj în larg</i> - înseamnă o navă capabilă să efectueze operații de foraj pentru explorarea sau exploatarea resurselor din subsolul marin, cum ar fi hidrocarburile lichide sau gazoase, sulful sau sarea;	Compatibil/ 1:1			
14.	„tonaj brut” înseamnă tonajul brut al unei nave, calculat în conformitate cu Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969 sau, în cazul navelor care efectuează numai curse interne și care nu se măsoară în conformitate cu această convenție, tonajul brut al navei,	14.	<i>tonaj brut</i> - înseamnă tonajul brut al unei nave, calculat în conformitate cu Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969 sau, în cazul navelor care efectuează numai curse interne și care nu se măsoară în conformitate cu această convenție, tonajul brut al navei,	Compatibil/ 1:1			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	calculat în conformitate cu normele interne de măsurare a tonajului.		calculat în conformitate cu normele interne de măsurare a tonajului.				
		15.	ANRM - înseamnă Agenția Națională a Republicii Moldova în conformitate cu pct. 3 al Regulamentului aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 706 din 11 iulie 2018 (Monitorul Oficial Nr. 285-294, art Nr: 816), cu cu modificările și completările ulterioare.	Completat			

3. Domeniul de aplicare

Art. 3	(1) Prezentul regulament se aplică următoarelor tipuri de nave și companiilor care le exploatează: (a) nave de marfă și nave de pasageri care navighează sub pavilionul unui stat membru, care efectuează curse internaționale; (b) nave de marfă și nave de pasageri care efectuează numai curse interne, indiferent de pavilion; (c) nave de marfă și nave de pasageri exploatate spre și dinspre porturi ale statelor membre, în cadrul unui serviciu de transport regulat, indiferent de pavilion; (d) unități mobile de foraj în larg exploatate sub autoritatea unui stat membru. (2) Prezentul regulament nu se aplică următoarelor tipuri de nave și nici companiilor care le exploatează: (a) nave de război sau nave destinate transportului de trupe deținute sau	Pct. 3	(1) Prezentul Regulament se aplică următoarelor tipuri de nave și companiilor care le exploatează: (a) nave de marfă și nave de pasageri care navighează sub pavilionul Republicii Moldova, care efectuează curse internaționale; (b) nave de marfă și nave de pasageri care efectuează numai curse interne, indiferent de pavilion; (c) nave de marfă și nave de pasageri exploatate spre și dinspre porturile altor state, în cadrul unui serviciu de transport regulat, indiferent de pavilion; (d) unități mobile de foraj în larg exploatate sub pavilionul Republicii Moldova. (2) Prezentul Regulament nu se aplică următoarelor tipuri de nave și nici companiilor care le exploatează: (a) nave de război sau nave destinate transportului de trupe și utilizate numai	Compatibil/ adaptat			
--------	---	--------	--	------------------------	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	exploatate de un stat membru și utilizate numai în serviciile guvernamentale cu caracter necomercial; (b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave de lemn de construcție primitivă, ambarcațiuni de agrement, cu excepția cazului în care acestea sunt sau urmează să fie dotate cu echipaj și transportă mai mult de 12 persoane în scopuri comerciale; (c) nave de pescuit; (d) nave de marfă și unități mobile de foraj în larg cu un tonaj brut mai mic de 500; (e) nave de pasageri, altele decât feriboturile de pasageri de tip ro-ro, în zonele maritime din clasele C și D în sensul definiției de la articolul 4 din Directiva 98/18/CE.		în serviciile guvernamentale cu caracter necomercial; (b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave de lemn de construcție primitivă, ambarcațiuni de agrement, cu excepția cazului în care acestea sunt sau urmează să fie dotate cu echipaj și transportă mai mult de 12 persoane în scopuri comerciale; (c) nave de pescuit; (d) nave de marfă și unități mobile de foraj în larg cu un tonaj brut mai mic de 500 tone; (e) nave de pasageri, altele decât feriboturile de pasageri de tip ro-ro.				
4. Conformitatea							
Art. 4	Statele membre se asigură că toate companiile care exploatează nave aflate sub incidența prezentului regulament respectă dispozițiile prezentului regulament.	Pct. 4	ANRM se asigură că toate companiile care exploatează nave aflate sub incidența prezentului Regulament respectă dispozițiile acestuia.	Compatibil/ adaptat			
5. Cerințe privind managementul securității							
Art. 5	Navele menționate la articolul 3 alineatul (1) și companiile care le exploatează respectă cerințele prevăzute de codul ISM partea A.	Pct. 5	Navele menționate la articolul 3 alineatul (1) și companiile care le exploatează respectă cerințele prevăzute de Codul ISM, partea A.	Compatibil/ 1:1			
6. Certificare și verificare							

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

Art. 6	În scopul certificării și verificării, statele membre respectă dispozițiile prevăzute de codul ISM partea B.	Pct. 6	În scopul certificării și verificării, ANRM respectă dispozițiile prevăzute de Codul ISM, partea B.	Compatibil/ adaptat			
7. Derogare							
Art. 7	(1) În cazul în care un stat membru consideră că în practică este dificil ca dispozițiile de la alineatele (6), (7), (9), (11) și (12) din partea A din codul ISM să fie respectate de către companii pentru anumite nave sau categorii de nave care efectuează numai curse interne pe teritoriul statului membru respectiv, acesta poate deroga, total sau parțial, de la aceste dispoziții prin impunerea unor măsuri care să asigure atingerea obiectivelor codului în egală măsură. (2) În cazul în care un stat membru consideră că, în practică, pentru navele și companiile pentru care s-a adoptat o derogare în temeiul alineatului (1) este dificil să se aplice cerințele stabilite la articolul 6, acesta poate stabili proceduri alternative de certificare și verificare. (3) În cazurile prevăzute la alineatul (1) și, după caz, la alineatul (2), se aplică procedura următoare: (a) statul membru în cauză informează Comisia cu privire la derogare și la măsurile pe care intenționează să le adopte; (b) în cazul în care, în termen de șase luni de la această notificare se stabileș	Pct. 7	(1) În cazul în care ANRM consideră că în practică este dificil ca dispozițiile de la alineatele (6), (7), (9), (11) și (12) din partea A din Codul ISM să fie respectate de către companii pentru anumite nave sau categorii de nave care efectuează numai curse interne pe teritoriul statului, acesta poate deroga, total sau parțial, de la aceste dispoziții prin impunerea unor măsuri care să asigure atingerea obiectivelor Codului în egală măsură. (2) În cazul în care ANRM consideră că, în practică, pentru navele și companiile pentru care s-a adoptat o derogare în temeiul alineatului (1) este dificil să se aplice cerințele stabilite la articolul 6, acesta poate stabili proceduri alternative de certificare și verificare. (3) În urma acordării unei derogări în temeiul alineatului (1) și, după caz, al alineatului (2), ANRM emite un certificat în conformitate cu anexa nr. 3, partea B, punctul 5 al doilea paragraf, indicând limitele operaționale aplicabile.	Compatibil/ adaptat			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	te, în conformitate cu procedura menționată la articolul 12 alineatul (2), că derogarea propusă este nejustificată sau că măsurile propuse sunt insuficiente, statului membru i se solicită să modifice sau să renunțe la adoptarea dispozițiilor propuse; (c) statul membru publică toate măsurile adoptate, făcând trimitere directă la alineatul (1) și i, după caz, la alineatul (2). (4) În urma acordării unei derogări în temeiul alineatului (1) și i, după caz, al alineatului (2), statul membru în cauză emite un certificat în conformitate cu anexa II partea B punctul 5 al doilea paragraf, indicând limitele operaționale aplicabile.						
--	--	--	--	--	--	--	--

8. Valabilitatea, acceptarea și recunoașterea certificatelor

Art. 8	(1) Documentul de conformitate rămâne valabil pe o perioadă de cel mult cinci ani de la data emiterii. Certificatul de management al siguranței rămâne valabil pe o perioadă de cel mult cinci ani de la data emiterii. (2) În cazul reînnoirii documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței, se aplică dispozițiile în acest sens prevăzute de codul ISM partea B. (3) Statele membre acceptă documentele de conformitate, documentele provizorii de	Pct. 8	(1) Documentul de conformitate rămâne valabil pe o perioadă de cel mult cinci ani de la data emiterii. Certificatul de management al siguranței rămâne valabil pe o perioadă de cel mult cinci ani de la data emiterii. (2) În cazul reînnoirii documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței, se aplică dispozițiile în acest sens prevăzute de Codul ISM, partea B. (3) ANRM acceptă documentele de conformitate, documentele provizorii de	Compatibil/ adaptat			
---------------	---	---------------	--	--------------------------------	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise de administrația oricărui alt stat membru sau în numele acestei administrații de către o organizație recunoscută. (4) Statele membre acceptă documentele de conformitate, documentele provizorii de conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise de sau în numele administrațiilor țărilor terțe. Cu toate acestea, pentru navele exploatate pentru servicii de transport regulate, conformitatea cu codul ISM prin documente de conformitate, documente provizorii de conformitate, certificate de management al siguranței și certificate provizorii de management al siguranței emise în numele administrațiilor țărilor terțe se verifică, prin orice mijloace corespunzătoare, de către sau în numele statului membru în cauză, exceptând cazurile în care acestea au fost emise de către administrația unui stat membru sau de către o organizație recunoscută.		conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise de administrația oricărui alt stat sau în numele acestei administrații de către o organizație recunoscută.				
--	--	--	---	--	--	--	--

9. Sancțiuni

Art. 9	Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru	Pct. 9	Nerespectarea prezentului Regulament și a prevederilor Codului ISM se	Compatibil/ adaptat	
---------------	--	---------------	---	--------------------------------	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	nerespectarea prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive.		sanctionează în conformitate cu prevederile legislației naționale.				
--	--	--	--	--	--	--	--

Raportare

Art. 10	(1) Statele membre prezintă Comisiei un raport biennial privind aplicarea prezentului regulament. (2) Comisia stabilește, în conformitate cu procedura menționată la articolul 12 alineatul (2), un formular tip armonizat pentru aceste rapoarte. (3) Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, pregătește, în termen de șase luni de la primirea rapoartelor din partea statelor membre, un raport consolidat privind aplicarea prezentului regulament, care conține, dacă este cazul, măsuri propuse în vederea adoptării. Acest raport este adresat Parlamentului European și Consiliului.			Incompatibil			
---------	--	--	--	--------------	--	--	--

Modificări

Art. 11	(1) Modificările codului ISM pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament în temeiul articolului 5 al Regulamentului (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și			Incompatibil			
---------	---	--	--	--------------	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	prevenirea poluării de către nave (COSS) (1). (2) Toate modificările la anexa II se efectuează în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 12 alineatul (2).						
Comitetul							
Art. 12	(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) înființat în temeiul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002. (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică dispozițiile articolelor 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8. Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la două luni. (3) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.			Incompatibil			
Abrogare							
Art. 13	(1) Regulamentul (CE) nr. 3051/95 se abrogă de la 24 martie 2006. (2) Documentele provizorii de conformitate, certificatele provizorii de management al siguranței, documentele de conformitate și certificatele de management al siguranței emise înainte de 24 martie 2006 rămân valabile până la data de expirare a acestora sau până la următoarea vizare.			Incompatibil			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

Intrarea în vigoare

Art. 14	Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. În ceea ce privește navele de marfă și navele de pasageri, care nu au încă obligația de a respecta codul ISM, prezentul regulament se aplică de la 24 martie 2008. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.	Pct. 5, HG	Prezentul hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.	Compatibil/ adaptat	
----------------	---	-------------------	--	--------------------------------	--

Regulamentul (CE) nr. 336/2006, Anexa nr. 2

Anexa nr. 3 la Hotărârea de Guvern

Dispoziții destinate administrațiilor privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței (ISM)

Mecanismul de aplicare a Codului internațional de management al siguranței (Codul ISM)

	Partea A Dispoziții generale Partea B Certificare și standarde 2. Procesul de certificare 3. Standardul de management 4. Standardele de competență 5. Model de document de conformitate și certificat de management al siguranței		Partea A Dispoziții generale Partea B Certificare și standarde 2. Procesul de certificare 3. Standardul de management 4. Standardele de competență 5. Model de document de conformitate și certificat de management al siguranței	Compatibil/ 1:1	
	PARTEA A – DISPOZIȚII GENERALE 1.1. 1.1. La îndeplinirea sarcinilor de verificare și certificare prevăzute de codul ISM pentru navele reglementate de prezentul regulament, statele membre respectă cerințele și		PARTEA A – DISPOZIȚII GENERALE 1.1. La îndeplinirea sarcinilor de verificare și certificare prevăzute de Codul ISM pentru navele reglementate de prezentul Regulament, ANRM	Compatibil/ adaptat	

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	standardele stabilite în partea B a prezentului titlu. 1.2. În afară de aceasta, statele membre iau în considerare în mod corespunzător Orientările revizuite privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței (ISM) de către administrații, adoptate de OMI prin Rezoluția A.913(22) din 29 noiembrie 2001, în măsura în care acestea nu fac obiectul părții B a prezentului titlu		respectă cerințele și standardele stabilite în partea B a prezentului titlu. 1.2. În afară de aceasta, ANRM ia în considerare în mod corespunzător Orientările revizuite privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței (ISM) de către administrații, adoptate de OMI prin Rezoluția A.913(22) din 29 noiembrie 2001, în măsura în care acestea nu fac obiectul părții B a prezentului titlu.				
	PARTEA B – CERTIFICARE ȘI STANDARDE 2. Procesul de certificare 2.1. Procesul de certificare în vederea emiterii documentului de conformitate pentru o companie și a certificatului de management al siguranței pentru fiecare navă se efectuează în conformitate cu dispozițiile de mai jos. 2.2. Procesul de certificare implică de regulă pașii următori: 1. verificarea inițială; 2. verificarea anuală sau intermediară; 3. verificarea în vederea reînnoirii și 4. verificarea suplimentară. Aceste verificări se efectuează la cererea companiei, adresată administrației sau organizației recunoscute care acționează în numele administrației.		PARTEA B – CERTIFICARE ȘI STANDARDE 2. Procesul de certificare 2.1. Procesul de certificare în vederea emiterii documentului de conformitate pentru o companie și a certificatului de management al siguranței pentru fiecare navă se efectuează în conformitate cu dispozițiile de mai jos. 2.2. Procesul de certificare implică de regulă pașii următori: 1. verificarea inițială; 2. verificarea anuală sau intermediară; 3. verificarea în vederea reînnoirii; și 4. verificarea suplimentară. Aceste verificări se efectuează la cererea companiei, adresată ANRM sau organizației recunoscute care acționează în numele acesteia.	Compatibil/ adaptat			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	2.3. Verificările includ un audit al managementului siguranței. 2.4. Pentru efectuarea auditului, se desemnează un responsabil al auditului și, dacă este necesar, o echipă de audit. 2.5. Responsabilul desemnat al auditului ia legătura cu compania și stabilește un plan de auditare. 2.6. Un raport de audit se redactează sub îndrumarea responsabilului auditului, care asigură acuratețea și deplinătatea acestuia. 2.7. Raportul de audit include planul de audit, identificarea membrilor echipei de audit, datele și elemente de identificare a companiei, evidențe referitoare la constatări, abateri sau constatări cu privire la eficiența sistemului de management al securității în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor precizate. 3. Standardul de management 3.1. Auditorii sau echipa de audit care gestionează verificarea conformității cu codul ISM trebuie să aibă competență în legătură cu: 1. asigurarea conformității cu reglementările aplicabile fiecăruia din tipurile de nave exploatate de către companie, inclusiv certificarea navigatorilor;		2.3. Verificările includ un audit al managementului siguranței. 2.4. Pentru efectuarea auditului, se desemnează un responsabil al auditului și, dacă este necesar, o echipă de audit. 2.5. Responsabilul desemnat al auditului ia legătura cu compania și stabilește un plan de auditare. 2.6. Un raport de audit se redactează sub îndrumarea responsabilului auditului, care asigură acuratețea și deplinătatea acestuia. 2.7. Raportul de audit include planul de audit, identificarea membrilor echipei de audit, datele și elemente de identificare a companiei, evidențe referitoare la constatări, abateri sau constatări cu privire la eficiența sistemului de management al securității în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor precizate. 3. Standardul de management 3.1. Auditorii sau echipa de audit care gestionează verificarea conformității cu Codul ISM trebuie să aibă competență în legătură cu: 1. asigurarea conformității cu reglementările aplicabile fiecăruia din tipurile de nave exploatate de către companie, inclusiv certificarea navigatorilor;				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	2. activitățile de aprobare, supraveghere și certificare relevante pentru emiterea certificatelor maritime; 3. termenii de referință care trebuie luați în considerare în cadrul sistemului de management al siguranței conform cerințelor codului ISM și 4. experiența practică în exploatarea navelor. 3.2. În derularea verificării conformității cu dispozițiile codului ISM, trebuie să se asigure independența personalului care acordă consultanță față de cel care este implicat în procedurile de certificare. 4. Standardele de competență 4.1. Competențe de bază pentru efectuarea verificărilor 4.1.1. Personalul care urmează să participe la verificarea conformității cu cerințele codului ISM trebuie să îndeplinească criteriile minime pentru inspecții prevăzute de Directiva 95/21/CE a Consiliului, anexa VII, alineatul (2).		2. activitățile de aprobare, supraveghere și certificare relevante pentru emiterea certificatelor maritime; 3. termenii de referință care trebuie luați în considerare în cadrul sistemului de management al siguranței conform cerințelor Codului ISM; și 4. experiența practică în exploatarea navelor. 3.2. În derularea verificării conformității cu dispozițiile Codului ISM, trebuie să se asigure independența personalului care acordă consultanță față de cel care este implicat în procedurile de certificare. 4. Standardele de competență 4.1. Competențe de bază pentru efectuarea verificărilor 4.1.1. Personalul care urmează să participe la verificarea conformității cu cerințele Codului ISM trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: - să fie posesorul: (a) unui certificat de competență în calitate de căpitan, ce autorizează persoana în cauză să preia comanda unei nave de 1600 GT sau o capacitate mai mare (a se vedea STCW, Regulamentul II/2); sau (b) unui certificat de competență ca inginer șef, ce autorizează persoana să preia funcția respectivă la bordul unei nave a cărei centrală electrică are o				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	4.1.2. Acest personal trebuie să fi beneficiat de formare pentru asigurarea competenței și a abilităților necesare pentru efectuarea verificării conformității cu cerințele codului ISM, în special cu privire la: (a) cunoașterea și înțelegerea codului ISM;		putere egală sau mai mare de 3000 KW (a se vedea STCW, Regulamentul III/2); sau (c) să fi fost admis la examenul pentru arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul marinei și să aibă o experiență de cel puțin cinci ani în acea funcție. - Inspectorii menționați la literele (a) și (b) trebuie să fi lucrat o perioadă de cel puțin cinci ani pe mare ca ofițer de punte sau, respectiv, în sala mașinilor. sau: - să fie titularul unei diplome corespunzătoare de studii universitare sau de alte studii echivalente, și - să fi absolvit și să fi obținut un titlu de la o școală pentru inspectori în siguranța navelor, și - să aibă o experiență de cel puțin doi ani ca inspector al statului de pavilion, ale cărui responsabilități rezidă în inspecții și certificări în conformitate cu convențiile. 4.1.2. Acest personal trebuie să fi beneficiat de formare pentru asigurarea competenței și a abilităților necesare pentru efectuarea verificării conformității cu cerințele Codului ISM, în special cu privire la: (a) cunoașterea și înțelegerea Codului ISM;				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	(b) norme și regulamente cu caracter imperativ; (c) termenii de referință care trebuie luați în considerare de companii conform codului ISM; (d) tehnici de evaluare ale examinării, chestionare, evaluare și raportare; (e) aspecte tehnice și operaționale ale managementului siguranței; (f) cunoștințe de bază în ceea ce privește navigația și operațiunile la bordul navelor și (g) participarea la auditarea a cel puțin unui sistem legat de managementul maritim. 4.2. Competență pentru verificarea inițială și verificarea în vederea reînnoirii 4.2.1. Pentru a evalua pe deplin dacă fiecare tip de navă sau compania îndeplinește cerințele codului ISM, în afara competențelor de bază precizate anterior, personalul care va efectua verificările inițiale sau verificările în vederea reînnoirii pentru un document de conformitate și un certificat de management al siguranței trebuie să dețină competența de a: (a) stabili dacă elementele sistemului de management al siguranței (SMS) sunt conforme cu cerințele codului ISM;		(b) normele și regulamentele cu caracter imperativ; (c) termenii de referință care trebuie luați în considerare de companii conform Codului ISM; (d) tehnicile de evaluare ale examinării, chestionare, evaluare și raportare; (e) aspectele tehnice și operaționale ale managementului siguranței; (f) cunoștințele de bază în ceea ce privește navigația și operațiunile la bordul navelor; și (g) participarea la auditarea a cel puțin unui sistem legat de managementul maritim. 4.2. Competență pentru verificarea inițială și verificarea în vederea reînnoirii 4.2.1. Pentru a evalua pe deplin dacă fiecare tip de navă sau compania îndeplinește cerințele Codului ISM, în afara competențelor de bază precizate anterior, personalul care va efectua verificările inițiale sau verificările în vederea reînnoirii pentru un document de conformitate și un certificat de management al siguranței trebuie să dețină competența de a: (a) stabili dacă elementele sistemului de management al siguranței (SMS) sunt conforme cu cerințele Codului ISM;				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	(b) determina eficiența SMS al companiei sau al fiecărui tip de navă, pentru a asigura conformitatea cu reglementările aplicabile, în conformitate cu rezultatele rapoartelor inspecțiilor regulamentare și ale rapoartelor inspecțiilor de clasificare; (c) să evalueze eficiența SMS în asigurarea conformității cu alte reglementări care nu fac obiectul inspecțiilor regulamentare și al inspecțiilor de clasificare și permiterea verificării conformității cu aceste reglementări și (d) să evalueze dacă practicile de siguranță recomandate de OMI, administrații, societățile de clasificare și organizațiile din domeniul industriei maritime au fost luate în considerare. 4.2.2. Aceste competențe pot fi îndeplinite de echipe ai căror membri dețin împreună competențele totale necesare. 5. Modele de Documente de Conformitate și Certificate de Management al Siguranței În cazul în care navele operează în interiorul unui singur stat membru, statele membre utilizează fie modelele anexate la Codul ISM, fie documentul de conformitate, certificatul de management al siguranței, documentul provizoriu de conformitate și		(b) determina eficiența SMS al companiei sau al fiecărui tip de navă, pentru a asigura conformitatea cu reglementările aplicabile, în conformitate cu rezultatele rapoartelor inspecțiilor regulamentare și ale rapoartelor inspecțiilor de clasificare; (c) să evalueze eficiența SMS în asigurarea conformității cu alte reglementări care nu fac obiectul inspecțiilor regulamentare și al inspecțiilor de clasificare și permiterea verificării conformității cu aceste reglementări; și (d) să evalueze dacă practicile de siguranță recomandate de OMI, administrații, societățile de clasificare și organizațiile din domeniul industriei maritime au fost luate în considerare. 4.2.2. Aceste competențe pot fi îndeplinite de echipe ai căror membri dețin împreună competențele totale necesare. 5. Modele de documente de conformitate și certificate de management al siguranței Se utilizează fie formularele anexate la Codul ISM, fie documentul de conformitate, certificatul de management al siguranței, documentul provizoriu de conformitate și certificatul provizoriu de management				

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
	certificatul provizoriu de management al siguranței, redactate după modelele prezentate mai jos. În cazul unei derogări conform articolului 7 alineatul (1) și, dacă este cazul, articolului 7 alineatul (2), certificatul eliberat este diferit de cel menționat mai sus și arată în mod clar că s-a acordat o derogare conform articolului 7 alineatul (1) și, dacă este cazul, articolului 7 alineatul (2) din prezentul regulament și cuprinde limitările operaționale aplicabile.		al siguranței, redactate după modelele prezentate mai jos. În cazul unei derogări în temeiul articolului 7 alineatul (1) și, după caz, al articolului 7 alineatul (2) din Regulamentul de implementare a Codului ISM, certificatul emis diferă de cel menționat anterior și precizează clar faptul că s-a acordat o derogare în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) și, după caz, cu articolul 7 alineatul (2) al Regulamentului și include limitările operaționale aplicabile.				

Apendice
Modele de document de conformitate, de certificat de management al siguranței, de document provizoriu de conformitate și de certificat provizoriu de management al siguranței

DOCUMENT DE CONFORMITATE (Ștampila oficială) (Statul) Certificat nr. Eliberat în conformitate cu dispozițiile [CONVENȚIEI INTERNAȚIONALE PRIVIND SIGURANȚA VIEȚII PE MARE, 1974, modificată și] (*) din Regulamentul (CE) nr. 336/2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității. Sub autoritatea Guvernului (Numele statului)		 REPUBLICA MOLDOVA REPUBLIC OF MOLDOVA DOCUMENT DE CONFORMITATE Certificat nr. Emis în conformitate cu dispozițiile prevăzute în [CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE, astfel cum a fost modificată, și în] (*) Hotărârea de Guvern nr. ... din ... privind aprobarea Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru	Compatibil/ adaptat	
--	--	--	--------------------------------	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	de către (persoana sau organizația autorizată) Denumirea și adresa companiei [a se vedea partea A punctul 1.1.2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 336/2006] SE CERTIFICĂ FAPTUL CĂ sistemul de management al siguranței al companiei a făcut obiectul unui audit și că satisface cerințele Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și prevenirea poluării (codul ISM) pentru tipurile de nave indicate mai jos (a se șterge mențiunile inutile). Navă de pasageri Ambarcațiune de mare viteză pentru pasageri Cargou de mare viteză Vrachier Petrolier Navă-cisternă pentru produse chimice Navă-cisternă pentru gaze Unitate mobilă de foraj în larg Alt tip de navă de marfă Feribot de pasageri de tip ro-ro Prezentul document de conformitate este valabil până la, sub rezerva unei verificări periodice. Data efectuării verificării pe baza căreia este eliberat certificatul (zz/ll/aaa)		prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței – Codul ISM) și a Regulamentului pentru implementarea acestuia (<i>Hotărârea de Guvern</i>) Sub autoritatea Guvernului (denumirea statului) De către (persoana sau organizația autorizată) Denumirea și adresa companiei (a se vedea punctul 1.1.2 din partea A a Anexei nr. 2 la Hotărârea de Guvern) SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ sistemul de management al siguranței al companiei a fost auditat și că este în conformitate cu cerințele Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și prevenirea poluării (Codul ISM) pentru tipurile de nave enumerate mai jos (a se șterge după caz): Navă de pasageri Navă de mare viteză pentru pasageri Cargou de mare viteză Vrachier Petrolier Navă-cisternă pentru produse chimice Navă pentru transportul gazelor Unitate mobilă de foraj în larg Alt tip de navă de marfă Feribot de pasageri de tip ro-ro Prezentul document de conformitate este valabil până la, sub rezerva unei verificări periodice. Data efectuării verificării pe baza căreia este eliberat certificatul (zz/ll/aa)				
--	--	--	---	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	Eliberat la (locul eliberării documentului) Data eliberării (Semnătura funcționarului autorizat să elibereze documentul) (Ștampila sau parafa autorității emitente, după caz) _____ (*) Se poate șterge pentru navele care efectuează curse pe teritoriul unui singur stat.		Emis la (locul emiterii documentului) Data emiterii: (Semnătura funcționarului autorizat să emită documentul) L/Ș _____ (*) Se poate șterge pentru navele care efectuează curse pe teritoriul unui singur stat.				
	Certificat nr. VIZA PENTRU VERIFICAREA ANUALĂ SE CERTIFICĂ FAPTUL CĂ, în cursul verificării periodice efectuate în conformitate cu [Regulamentul IX/6.1 al Convenției și punctul 13.4 din Codul ISM și] (*) articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 336/2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității, s-a constatat că sistemul de management al siguranței satisface cerințele Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și prevenirea poluării (codul ISM). PRIMA VERIFICARE ANUALĂ Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: A 2-A VERIFICARE ANUALĂ Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: A 3-A VERIFICARE ANUALĂ		Certificat nr. VIZA PENTRU VERIFICAREA ANUALĂ SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ la verificarea periodică efectuată în conformitate cu regula IX/6.1 din Convenție și cu punctul 13.4 din Codul ISM și] (*) articolul 6 din Regulamentul de implementare a Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței – Codul ISM), Anexa nr. 1 la Hotărârea de Guvern nr. ... din ..., s-a constatat că sistemul de management al siguranței este în conformitate cu cerințele Codului ISM. PRIMA VERIFICARE ANUALĂ Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: A DOUA VERIFICARE ANUALĂ Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data:	Compatibil/ adaptat			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: A 4-A VERIFICARE ANUALĂ Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: (*) Se poate șterge pentru navele care efectuează curse pe teritoriul unui singur stat		A TREIA VERIFICARE ANUALĂ Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: A PATRA VERIFICARE ANUALĂ Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: (*) Se poate șterge pentru navele care efectuează curse pe teritoriul unui singur stat.				
	CERTIFICAT DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI (Ștampila oficială) (Statul) Certificat nr. Emis în conformitate cu dispozițiile prevăzute în [CONVENȚIEI INTERNAȚIONALE PRIVIND SIGURANȚA VIEȚII PE MARE, 1974, modificată] și (*) din Regulamentul (CE) nr. 336/2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității. Sub autoritatea Guvernului (numele statului) de către (persoana sau organizația autorizată)		 REPUBLICA MOLDOVA REPUBLIC OF MOLDOVA CERTIFICAT DE MANAGEMENT AL SECURITĂȚII Certificat nr. Emis în conformitate cu dispozițiile prevăzute în [CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE, astfel cum a fost modificată, și în] (*) Hotărârea de Guvern nr. ... din ... privind aprobarea Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței – Codul ISM) și a Regulamentului pentru implementarea acestuia (<i>Hotărârea de Guvern</i>) Sub autoritatea Guvernului (denumirea statului)		Compatibil/ adaptat		

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	Denumirea navei: Indicativul navei: Portul de înregistrare: Tipul navei (**): Tonaj brut: Numărul IMO: Denumirea și adresa companiei: [a se vedea partea A punctul 1.1.2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 336/2006] SE CERTIFICĂ FAPTUL CĂ sistemul de management al siguranței navei a fost audiat și că este în conformitate cu cerințele Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și prevenirea poluării (codul ISM), după ce s-a verificat dacă documentul de conformitate pentru companie este aplicabil acestui tip de navă. Prezentul certificat de management al siguranței este valabil până la, cu condiția verificării periodice și a valabilității documentului de conformitate. Emis la (locul eliberării documentului) Data eliberării (Semnătura funcționarului autorizat să elibereze documentul) (Ștampila sau parafa autorității emitente, după caz) (*) Această mențiune poate fi eliminată pentru navele care efectuează transporturi numai în cadrul unui stat membru. (**) A se introduce unul dintre următoarele tipuri de navă: navă de pasageri; ambarcațiune		De către (persoana sau organizația autorizată) Denumirea navei: Indicativul navei: Portul de înregistrare: Tipul navei (**): Tonaj brut: Numărul OMI: Denumirea și adresa companiei: (a se vedea punctul 1.1.2 din partea A a Anexei nr. 2 la Hotărârea de Guvern) SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ sistemul de management al siguranței al navei a fost auditat și că este în conformitate cu cerințele Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și prevenirea poluării (Codul ISM), după ce s-a verificat dacă documentul de conformitate pentru companie este aplicabil acestui tip de navă. Prezentul certificat de management al siguranței este valabil până la, cu condiția verificării periodice și a valabilității documentului de conformitate. Emis la (locul emiterii documentului) Data emiterii: (Semnătura funcționarului autorizat să emită documentul) L/Ș (*) Se poate șterge pentru navele care efectuează curse pe teritoriul unui singur stat. (**) A se introduce unul din următoarele tipuri de navă: navă de pasageri, navă de mare viteză				
--	---	--	--	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	de mare viteză pentru pasageri; cargou de mare viteză; vrachier; petrolier; navă-cisternă pentru produse chimice; navă-cisternă pentru gaze; unitate mobilă de foraj în larg; alte cargouri; feribot de pasageri de tip ro-ro.		pentru pasageri, cargou de mare viteză, vrachier, petrolier, navă-cisternă pentru produse chimice, navă pentru transportul gazelor, unitate mobilă de foraj în larg, alt tip de navă de marfă, feribot de pasageri de tip ro-ro.				
	Certificat nr. VIZĂ PENTRU VERIFICĂRILE INTERMEDIARE ȘI VERIFICĂRILE SUPLIMENTARE (ÎN CAZUL ÎN CARE SUNT NECESARE) SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ la verificarea periodică efectuată în conformitate (cu regula IX/6.1 din Convenție și cu punctul 13.8 din codul ISM și) (*) cu articolul 6 din Regulamentul (CE) 336/2006 privind aplicarea codului ISM în cadrul Comunității, s-a constatat că sistemul de management al siguranței este în conformitate cu cerințele codului ISM. VERIFICARE INTERMEDIARĂ (finalizată între a doua și a treia dată aniversară) Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (**) Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data:		Certificat nr. VIZĂ PENTRU VERIFICĂRILE INTERMEDIARE ȘI VERIFICĂRILE SUPLIMENTARE (ÎN CAZUL ÎN CARE SUNT NECESARE) SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ la verificarea periodică efectuată în conformitate [cu regula IX/6.1 din Convenție și cu punctul 13.8 din Codul ISM și] (*) cu articolul 6 din Regulamentul de implementare a Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței – Codul ISM), Anexa nr. 1 la Hotărârea de Guvern nr. ... din ..., s-a constatat că sistemul de management al siguranței este în conformitate cu cerințele Codului ISM. VERIFICARE INTERMEDIARĂ (finalizată între a doua și a treia dată aniversară) Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (**) Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data:	Compatibil/ adaptat			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (**) Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (**) Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: (*) Se poate șterge pentru navele care efectuează curse pe teritoriul unui singur stat membru. (**) După caz. Se face trimitere la punctul 13.8 din Codul ISM și punctul 3.4.1 din Orientările privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței (ISM) de către administrații [Rezoluția A.913(22)].		VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (**) Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (**) Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data: (*) Se poate șterge pentru navele care efectuează curse pe teritoriul unui singur stat. (**) După caz. Se face trimitere la punctul 13.8 din Codul ISM și punctul 3.4.1 din Orientările privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței (ISM) de către administrații [Rezoluția A.913(22)].				
	DOCUMENT PROVIZORIU DE CONFORMITATE (Sigiliu oficial)/(Statul) Certificat nr. Emis în conformitate cu dispozițiile prevăzute în [CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE, astfel cum a fost modificată, și în] (*) Regulamentul (CE) nr. 336/2006 privind aplicarea codului ISM în cadrul Comunității Sub autoritatea Guvernului		 REPUBLICA MOLDOVA REPUBLIC OF MOLDOVA DOCUMENT PROVIZORIU DE CONFORMITATE Certificat nr. Emis în conformitate cu dispozițiilor prevăzute în [CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE, astfel cum a fost modificată, și în] (*) Hotărârea de Guvern nr. ... din ... privind aprobarea Codului internațional de	Compatibil/ adaptat			

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	 (denumirea statului) de către (persoana sau organizația autorizată) Denumirea și adresa companiei (a se vedea punctul 1.1.2 din partea A a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 336/2006) SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ sistemul de management al siguranței al companiei a fost recunoscut ca îndeplinind obiectivele prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 336/2006 anexa I partea A punctul 1.2.3 pentru tipurile de nave enumerate mai jos (a se șterge după caz): Navă de pasageri Navă de mare viteză pentru pasageri Cargou de mare viteză Vrachier Petrolier Navă-cisternă pentru produse chimice Navă pentru transportul gazelor Unitate mobilă de foraj în larg Alt tip de navă de marfă Feribot de pasageri de tip ro-ro Prezentul document provizoriu de conformitate este valabil până la Emis la (locul emiterii documentului)		management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței – Codul ISM) și a Regulamentului pentru implementarea acestuia (<i>Hotărârea de Guvern</i>) Sub autoritatea Guvernului (denumirea statului) De către (persoana sau organizația autorizată) Denumirea și adresa companiei: (a se vedea punctul 1.1.2 din Codul ISM din partea A a Anexei nr. 2 la Hotărârea de Guvern) SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ sistemul de management al siguranței al companiei a fost recunoscut ca îndeplinind obiectivele de la punctul 1.2.3 din partea A a Anexei nr. 1 la Hotărârea de Guvern pentru tipurile de nave enumerate mai jos (a se șterge după caz): Navă de pasageri Navă de mare viteză pentru pasageri Cargou de mare viteză Vrachier Petrolier Navă-cisternă pentru produse chimice Navă pentru transportul gazelor Unitate mobilă de foraj în larg Alt tip de navă de marfă Feribot de pasageri de tip ro-ro Prezentul document provizoriu de conformitate este valabil până la: Emis la (locul emiterii documentului)				
--	---	--	---	--	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	Data emiterii: (Semnătura funcționarului autorizat să emită documentul) (Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz) _____ (*) Se poate șterge pentru navele care efectuează curse pe teritoriul unui singur stat membru.		Data emiterii: (Semnătura funcționarului autorizat să emită documentul) L/Ș _____ (*) Se poate șterge pentru navele care efectuează curse pe teritoriul unui singur stat.				
	CERTIFICAT PROVIZORIU DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI (Sigiliu oficial)/(Statul) Certificat nr. Emis în conformitate cu dispozițiile prevăzute de [CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE, astfel cum a fost modificată, și de] (*) Regulamentul (CE) nr. 336/2006 privind aplicarea codului ISM în cadrul Comunității Sub autoritatea Guvernului (denumirea statului) de către (persoana sau organizația autorizată) Denumirea navei: Indicativul navei:		 REPUBLICA MOLDOVA REPUBLIC OF MOLDOVA CERTIFICAT PROVIZORIU DE MANAGEMENT AL SECURITĂȚII Certificat nr. Emis în conformitate cu dispozițiile prevăzute în [CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE astfel cum a fost modificată, și în] (*) Hotărârea de Guvern nr. ... din ... privind aprobarea Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței – Codul ISM) și a Regulamentului pentru implementarea acestuia (<i>Hotărârea de Guvern</i>) Sub autoritatea Guvernului (denumirea statului) De către (persoana sau organizația autorizată) Denumirea navei:		Compatibil/ adaptat		

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	 Portul de înregistrare: Tipul navei (**): Tonaj brut: Numărul OMI: Denumirea și adresa companiei: (a se vedea punctul 1.1.2 din partea A a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 336/2006) SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ au fost îndeplinite cerințele de la punctul 14.4 din partea A a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 336/2006 și i că documentul de conformitate/documentul provizoriu de conformitate (***) pentru companie este aplicabil acestei nave. Prezentul certificat provizoriu de management al siguranței este valabil până la, cu condiția valabilității documentului de conformitate/documentului provizoriu de conformitate (***). Emis la (locul emiterii documentului) Data emiterii: (Semnătura funcționarului autorizat să emită documentul) (Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz) Certificat nr. Valabilitatea prezentului certificat provizoriu de management al siguranței se prelungește până la:		Indicativul navei: Portul de înregistrare: Tipul navei (**): Tonaj brut: Numărul OMI: Denumirea și adresa companiei: (a se vedea punctul 1.1.2 din partea A a Anexei nr. 2 la Hotărârea de Guvern) SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA CĂ au fost îndeplinite cerințele de la punctul 14.4 din partea A a Anexei nr. 2 la Hotărârea de Guvern și că documentul de conformitate/documentul provizoriu de conformitate (***) pentru companie este aplicabil acestei nave. Prezentul certificat provizoriu de management al siguranței este valabil până la, cu condiția valabilității documentului de conformitate/documentului provizoriu de conformitate (***). Emis la (locul emiterii documentului) Data emiterii: (Semnătura funcționarului autorizat să emită documentul) L/Ș Certificat nr. Valabilitatea prezentului certificat provizoriu de management al siguranței se prelungește până la: Data prelungirii: (Semnătura funcționarului autorizat să			
--	---	--	---	--	--	--

Art.	4. Prevederile și cerințele reglementărilor comunitare (articol, paragraf)	Art.	5. Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	6. Diferențe	7. Motive ce explică faptul că proiectul este parțial compatibil sau incompatibil	8. Instituția responsabilă	9. Termenul limită de asigurare a compatibilității actului național
------	--	------	--	--------------	---	----------------------------	---

	Data prelungirii: (Semnătura funcționarului autorizat să prelungească valabilitatea) (Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz) (*) Se poate șterge pentru navele care efectuează curse pe teritoriul unui singur stat membru. (**) A se introduce unul din următoarele tipuri de navă: navă de pasageri, navă de mare viteză, vrachier, petrolier, navă-cisternă pentru produse chimice, navă pentru transportul gazelor, unitate mobilă de foraj în larg, alt tip de navă de marfă, feribot de pasageri de tip ro-ro. (***) A se ș terge, după caz.		prelungească valabilitatea) L/Ș (*) Se poate șterge pentru navele care efectuează curse pe teritoriul unui singur stat. (**) A se introduce unul din următoarele tipuri de navă: navă de pasageri, navă de mare viteză pentru pasageri, cargou de mare viteză, vrachier, petrolier, navă-cisternă pentru produse chimice, navă pentru transportul gazelor, unitate mobilă de foraj în larg, alt tip de navă de marfă, feribot de pasageri de tip ro-ro. (***) A se șterge, după caz.				
--	--	--	---	--	--	--	--