



Republica Moldova

GVERNUL

**HOTĂRÎRE** Nr. HG413/2021  
din 14.12.2021

**pentru aprobarea Regulamentului privind  
stabilirea Sistemului de informare și monitorizare  
a traficului navelor maritime**

Publicat : 23.12.2021 în MONITORUL OFICIAL Nr. 314 art. 736 Data intrării în vigoare

În temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), cu modificările ulterioare, art. 6 alin. (1) și (2), art. 6<sup>1</sup> alin. (4) lit. d), art. 8, art. 114 alin. (3) din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr. 1-4, art. 2), cu modificările ulterioare, art. 8 alin. (1) și alin. (2) lit. a) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr. 238-242, art. 672), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime (se anexează).

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

**PRIM-MINISTRU Natalia GAVRILIȘA**

**Contrasemnează:**

**Viceprim-ministru,**

**ministrul infrastructurii**

**și dezvoltării regionale Andrei Spînu**

**Nr. 413. Chișinău, 14 decembrie 2021.**

Aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr.413/2021

**REGULAMENT**

## **privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare**

### **a traficului navelor maritime**

Prezentul Regulament transpune parțial Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 208 din 5 august 2002, p. 10-27 (text cu relevanță pentru SEE).

#### **I. DISPOZIȚII GENERALE**

1. Regulamentul privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime (în continuare - *Regulament*) are drept scop instituirea unui sistem de informare și monitorizare a traficului navelor maritime, pentru a crește siguranța și eficiența traficului maritim, a îmbunătăți modalitățile de intervenție a autorităților în caz de incidente, accidente ori situații potențial periculoase pe mare și pentru a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave.

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

3. Navele cu un tonaj brut mai mic de 1000 nu au obligativitatea de raportare pentru combustibilul de consum.

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

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

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

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

6. În sensul prezentului Regulament, se utilizează următoarele noțiuni:

*accident maritim* - astfel cum este definit în Codul Organizației Maritime Internaționale pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime;

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

*agent* - orice persoană împuternicită sau autorizată să furnizeze informații în numele operatorului navei și care acționează în interesele acestuia;

*AIS* - Sistemul AIS (Automatic Identification System) - modalitate electronică de transmitere automată la distanță a unor informații complexe privind identitatea unei nave sau a unui convoi de barje, încărcătura aflată la bord, destinația transportului, viteza deplasării, utilizat pe nave și de către serviciile de trafic maritim;

*ape naționale navigabile* - suprafețe acvatice deschise pentru navigație internațională care includ căile navigabile interne și acvatoriul porturilor din Republica Moldova;

*autoritate portuară* - organul central de specialitate în domeniul transportului naval;

*companie* - astfel cum este definită în regula 1(2) a capitolului IX din Convenția SOLAS;

*expeditor* - orice persoană care se obligă, pe contul și în numele altei părți sau în nume propriu, să organizeze transportul de bunuri prin încheierea unui contract de transport și îndeplinirea altor acte necesare în vederea efectuării transportării;

*contract de transport maritim de mărfuri* - înțelegere prin care transportatorul își asumă obligația să transporte spre portul de destinație mărfurile încredințate sau care îi vor fi încredințate de către expeditor și să le predea persoanei legal împuternicite pentru a le lua în primire (destinatarul), iar expeditorul sau navlositorul se obligă să achite pentru aceasta taxa convenită, denumită navlu;

*HAZMAT (Hazardous Materials)* - substanțe în formă solidă, lichidă sau gazoasă ori combinația dintre ele (inclusiv pulberi, vapori, fum) care, în anumite forme și/sau cantități, prezintă un risc rezonabil pentru sănătate, proprietate sau mediul înconjurător;

*instrumente internaționale relevante*, în versiunea lor actualizată:

- *MARPOL 73/78* - Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, adoptată la Londra la 2 noiembrie 1973, modificată prin Protocolul adoptat la Londra la data de 17 februarie 1978, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 189/2005, cu modificările ulterioare;

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

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

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

- *Convenția SAR* - Convenția internațională privind căutarea și salvarea pe mare, adoptată la Conferința internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare,

organizată de Organizația Maritimă Internațională (OMI) la Hamburg în perioada 9-27 aprilie 1979;

- *Codul ISM* - Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței), cu modificările ulterioare;

- *Codul IMDG* - Codul maritim internațional de mărfuri periculoase;

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

- *Codul IGC* - Codul internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate;

- *Codul BC* - Codul Organizației Maritime Internaționale pentru operarea în siguranță a mărfurilor solide în vrac;

- *Codul INF* - Codul internațional pentru transportul în siguranță al combustibilului nuclear iradiat, plutoniului și deșeurilor cu nivel ridicat de radioactivitate, în formă ambalată, la bordul navelor, adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC. 88(71) a Comitetului Securității Maritime din 27 mai 1999;

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

- *Rezoluția OMI A.917(22)* - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale „Linii directe privind utilizarea AIS la bordul navelor”, astfel cum a fost modificată prin Rezoluția OMI A.956(23);

- *Rezoluția OMI A.949(23)* - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 949(23) „Linii directe privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență”;

- *Rezoluția OMI A.950(23)* - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 950(23) „Servicii de asistență maritimă (MAS)”;

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

*loc de refugiu* - un port, o zonă a unui port sau o dană protejată ori un loc de ancoraj

protejat, sau orice altă zonă adecvată pentru adăpostirea navelor în pericol, identificată ca atare în apele naționale;

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

*MMSI* - Maritime Mobile Service Identity;

*Ro-Ro* - navă maritimă cu facilități care fac posibilă îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți;

*mărfuri periculoase:*

- mărfuri clasificate în Codul IMDG;
- substanțe lichide periculoase, enumerate în capitolul 17 din Codul IBC;
- gaze lichefiate enumerate în capitolul 19 din Codul IGC;
- mărfuri solide la care se face referire în apendicele B la Codul BC;
- mărfuri pentru al căror transport s-au stabilit condiții inițiale corespunzătoare, în conformitate cu alineatul 1.1.3 din Codul IBC sau cu alineatul 1.1.6 din Codul IGC;
- materialele radioactive cuprinse în Codul INF;

*mărfuri poluante:*

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

*navă* - orice navă sau ambarcațiune maritimă;

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

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

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

*navă auxiliară* - navă specializată, destinată efectuării serviciilor de asistență în port și pe căile navigabile interne, care nu efectuează voiaje internaționale (remorchere portuare, pilotine, nave de colectare a deșeurilor, nave pentru combaterea incendiilor, nave

de combatere a poluării apelor etc.);

*operator* - proprietarul, armatorul sau managerul navei;

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

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

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

*stație de coastă* - serviciul de trafic maritim, instalația de pe uscat responsabilă cu un sistem de notificare obligatorie aprobat de Organizația Maritimă Internațională sau un organism responsabil de coordonarea operațiilor de căutare și salvare sau a operațiilor de combatere a poluării maritime, desemnat de statele riverane interesate în conformitate cu prezentul Regulament;

*VDR/S-VDR* - înregistrator al parametrilor de navigație;

*unitate de transport al mărfii* - un vehicul rutier de marfă, un vagon de cale ferată pentru transportul mărfii, un container de marfă sau orice cisternă rutieră, vagon de cale ferată ori cisternă portabilă.

7. Autoritățile competente desemnate să îndeplinească funcții în temeiul prezentului Regulament sunt Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Navală a Republicii Moldova (în continuare - Agenția Navală), Ministerul Mediului, Serviciul Hidrometeorologic de Stat, Agenția de Mediu, Inspectoratul pentru Protecția Mediului, Ministerul Afacerilor Interne și Inspectoratul General pentru Situații de Urgență.

8. Autoritățile competente indicate la punctul 7 vor monitoriza și vor întreprinde măsurile corespunzătoare pentru a asigura respectarea cerințelor prezentului Regulament atât de către comandanții, operatorii sau agenții navelor, cât și de către încărcătorii sau proprietarii mărfurilor periculoase ori poluante transportate la bordul acestor nave.

## **II. RAPORTĂRI OBLIGATORII ȘI MONITORIZAREA NAVELOR**

9. Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care se îndreaptă spre un port din Republica Moldova este obligat să notifice Agenției Navale informațiile generale prevăzute la punctul 10:

1) cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea în zona de control al traficului; sau

2) cel târziu în momentul când nava părăsește portul anterior, dacă durata voiajului este mai mică de 24 de ore; sau

3) dacă portul de escală nu este cunoscut ori este schimbat în timpul voiajului, imediat ce acesta este cunoscut.

10. Informații generale notificate în conformitate cu punctul 9:

1) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);

2) portul de destinație;

3) ora estimată de sosire la portul de destinație sau la locul de îmbarcare pilot, care este cerută de Agenția Navală, și ora estimată de plecare din acel port;

4) numărul total de persoane la bord.

11. Navele care au ca destinație un port din Republica Moldova, care transportă mărfuri periculoase sau poluante, trebuie să se conformeze obligațiilor de notificare prevăzute la punctele 36-41.

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

13. Atunci când se supune aprobării Organizației Maritime Internaționale un sistem nou de raportare obligatoriu sau o propunere care să amendeze un sistem de raportare existent, Agenția Navală trebuie să includă în cererile sale cel puțin informațiile prevăzute la punctul 14.

14. Informații notificate în conformitate cu punctele 12 și 13:

1) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);

2) data și ora;

3) poziția în latitudine și longitudine; sau

4) relevmentul adevărat și distanța în mile marine de la un reper costier identificat în mod clar;

5) direcția;

- 6) viteza;
- 7) portul de destinație și ora estimată de sosire;
- 8) marfa și, dacă sunt mărfuri periculoase la bord, cantitatea și clasa OMI;
- 9) adresa pentru comunicarea informațiilor despre marfă;
- 10) numărul total de persoane la bord;
- 11) informații relevante;
- 12) caracteristicile și cantitatea estimată de combustibil de consum, pentru nave cu tonaj brut mai mare de 1000 tone;
- 13) starea de navigație.

15. Orice navă care face escală în port trebuie să fie dotată cu un AIS care să îndeplinească standardele de performanță stabilite de Organizația Maritimă Internațională, după cum urmează:

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

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

3) navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței de dotare cu echipament AIS, prevăzută la punctele 17 și 18.

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

17. Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri, indiferent de pavilion, care operează în apele interioare ale Republicii Moldova sau își descarcă propria captură în porturile din Republica Moldova trebuie să fie dotată cu un AIS (clasa A) care să corespundă standardelor de performanță elaborate de Organizația Maritimă Internațională.

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

19. Agenția Navală poate excepta de la cerința de dotare cu echipamente AIS:



1) navele de pasageri cu lungimea mai mică de 15 metri sau cu un tonaj brut mai mic de 300, care nu efectuează voiajuri internaționale:

a) în cazul în care armatorul a depus o solicitare oficială către Agenția Navală, cu anexarea copiilor documentelor de bord ce demonstrează că lungimea și tonajul brut al navei permite excepția de la cerința de dotare cu AIS; și

b) în cazul în care armatorul a depus o solicitare oficială către Agenția Navală, cu indicarea expresă a rutelor pe care se va exploata nava respectivă;

2) navele de pasageri cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, dar mai mic de 500, care navighează exclusiv în apele interne ale Republicii Moldova și în afara rutelor utilizate de obicei de alte nave dotate cu echipamente AIS:

a) în cazul în care armatorul a depus o solicitare oficială către Agenția Navală, cu anexarea copiilor documentelor de bord ce demonstrează că lungimea și tonajul brut al navei permite excepția de la cerința de dotare cu AIS; și

b) în cazul în care armatorul a depus o solicitare oficială către Agenția Navală, cu indicarea expresă a rutelor pe care se va exploata nava respectivă.

20. Navele cărora li se aplică regula V/19-1 din Convenția SOLAS și standardele de performanță și cerințele funcționale adoptate de Organizația Maritimă Internațională, când ajung într-un port din Republica Moldova, trebuie să fie dotate cu echipament LRIT care respectă regula respectivă. Republica Moldova cooperează cu statele străine pentru a determina cerințele privind dotarea cu echipament de transmitere de informații LRIT la bordul navelor care navighează sub acoperirea stațiilor fixe AIS ale statelor străine și prezintă Organizației Maritime Internaționale orice măsuri adecvate.

21. Toate navele care navighează în apele naționale navigabile, atunci când intră în zona unui sistem de rute obligatorii, adoptat de către Organizația Maritimă Internațională în conformitate cu regula 10 a capitolului V din Convenția SOLAS, trebuie să folosească sistemul în conformitate cu liniile directe și criteriile relevante ale Organizației Maritime Internaționale. Agenția Navală trebuie să monitorizeze și să întreprindă toate măsurile corespunzătoare pentru ca navele să se supună acestor prevederi.

22. La punerea în aplicare a unui sistem de rute pentru nave care nu a fost adoptat de Organizația Maritimă Internațională, Agenția Navală trebuie să ia în considerare liniile directe și criteriile Organizației Maritime Internaționale și să facă publice toate informațiile necesare pentru folosirea efectivă și în siguranță a sistemului de rute pentru nave.

23. Agenția Navală trebuie să monitorizeze și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că:

1) navele care intră într-o zonă de acoperire a unui serviciu de trafic maritim operat de Agenția Navală se conformează regulilor aceluși serviciu de trafic maritim;

2) navele care se îndreaptă către un port din Republica Moldova și care intră în zona

de acoperire a unui serviciu de trafic maritim operat de Agenția Navală se conformează regulilor aceluși serviciu de trafic maritim;

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

4) navele care arborează pavilionul unui stat străin și nu au ca destinație un port din Republica Moldova, dar intră într-o zonă de acoperire a unui serviciu de trafic maritim operat de Agenția Navală respectă normele acestui serviciu de trafic maritim. Agenția Navală trebuie să informeze administrația statului de pavilion despre orice încălcare a acestor reguli.

24. Agenția Navală trebuie să întreprindă măsurile necesare pentru a menține operaționale echipamentele corespunzătoare și instalațiile la țărm destinate pentru a primi și a utiliza informațiile AIS prevăzute la punctul 14, luând în considerare zona de acoperire necesară pentru transmiterea rapoartelor.

25. Agenția Navală trebuie să întreprindă măsurile necesare pentru a menține operaționale echipamentele corespunzătoare pentru retransmiterea și schimbul de informații între sistemul național și sistemele altor state.

26. Pentru funcționarea serviciului de trafic maritim responsabil de monitorizarea conformării navelor cu regulile serviciului de trafic maritim și sistemelor de rute pentru nave, Agenția Navală trebuie să mențină în permanență personal suficient și calificat corespunzător, precum și mijloacele adecvate de comunicații și supraveghere a navelor, mijloace care să opereze în conformitate cu liniile directoare ale Organizației Maritime Internaționale.

27. Agenția Navală trebuie să supravegheze și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că navele care fac escală într-un port din Republica Moldova sunt dotate cu un înregistrator al parametrilor de navigație (VDR) sau un înregistrator al parametrilor de navigație de tip simplificat (S-VDR), în conformitate cu regulile prevăzute la punctul 28.

28. Următoarele tipuri de nave care efectuează voiajuri internaționale trebuie să fie echipate cu VDR/S-VDR în felul următor:

1) navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 3000 sau mai mare, altele decât navele de pasageri, care efectuează voiajuri internaționale și care fac escală într-un port din Republica Moldova, trebuie să fie echipate cu un VDR, în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din Convenția SOLAS;

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

3) navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 3000 sau mai mare, altele decât navele de pasageri, construite la 1 iulie 2002 sau după această dată și care nu efectuează voiajuri internaționale, trebuie să fie echipate cu VDR conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din Convenția SOLAS;

4) navele pentru transport de marfă cu un tonaj brut de 3000 sau mai mare, construite înainte de 1 iulie 2002, care nu efectuează voiajuri internaționale, trebuie să fie echipate cu VDR sau S-VDR conform cu standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu capitolul V din Convenția SOLAS.

29. Agenția Navală poate excepta de la cerințele de echipare cu VDR sau S-VDR în următoarele cazuri:

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

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

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

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

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

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

30. În eventualitatea unei anchete efectuate în urma unui accident produs în apele aflate sub jurisdicția Republicii Moldova, datele care au fost colectate dintr-un sistem VDR sau S-VDR se pun la dispoziția organului responsabil de investigarea accidentelor maritime și a altor instituții interesate, după caz. Acestea se vor asigura că datele respective sunt folosite în cadrul anchetei și sunt analizate în mod corespunzător.

31. Organul responsabil de investigarea accidentelor maritime va publica raportul anchetei finale în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data producerii evenimentului.

### **III. NOTIFICAREA MĂRFURILOR PERICULOASE SAU POLUANTE LA BORDUL NAVELOR (HAZMAT)**

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

1) informațiile prevăzute la punctul 35;

2) pentru substanțele prevăzute în anexa I la MARPOL 73/78, fișa datelor de siguranță în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv viscozitatea acestora exprimată în cSt la 50°C, unde este cazul, și densitatea acestora la 15°C, precum și alte date incluse în fișa cu date de siguranță, în conformitate cu Rezoluția MSC.286(86) a Organizației Maritime Internaționale, adoptată la 5 iunie 2009 - Recomandarea pentru formularele de date privind siguranța materialului (MSDS) pentru încărcăturile de hidrocarburi și de combustibili lichizi prevăzute în anexa I la MARPOL 73/78;

3) numerele de urgență ale încărcătorului ori ale oricărei alte persoane sau organism care deține informații privind caracteristicile fizico-chimice ale produselor, precum și măsurile care trebuie luate în caz de urgență.

33. Navele care vin dintr-un port al unui stat străin și care intră într-un port al Republicii Moldova, care au la bord mărfuri periculoase sau poluante, trebuie să aibă în posesia lor declarații din partea încărcătorului, care să conțină informațiile cerute în conformitate cu punctul 32.

34. Este de datoria și responsabilitatea încărcătorului să înainteze comandantului sau operatorului declarațiile stipulate în punctul 33 și să se asigure că încărcătura prezentată pentru transport este într-adevăr cea declarată în conformitate cu punctul 32.

35. Informații despre marfă notificate în conformitate cu punctele 32-34:

1) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (UN), când există, clasele OMI de mărfuri periculoase în conformitate cu codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, clasa navei cerută pentru mărfurile INF, astfel cum a fost definită în regula VII/14.2 din Convenția SOLAS, cantitățile unor astfel de mărfuri și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât tancuri, numărul de identificare al acestora;

2) adresa de unde se pot obține informații detaliate despre marfă.

36. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care pleacă dintr-un port al Republicii Moldova trebuie să comunice în scris Agenției Navale, înaintea plecării navei, toate informațiile prevăzute la punctele 42 și 43.

37. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave care arborează pavilionul Republicii Moldova, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care pleacă dintr-un port străin trebuie să comunice în scris autorității competente desemnate de acel stat, înaintea plecării navei, toate informațiile prevăzute la punctele 42 și 43.

38. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase ori poluante, venind dintr-un port străin și care are ca destinație un port sau o zonă de ancoraj aflată în apele naționale ale Republicii Moldova trebuie să notifice Agenției Navale, ca o condiție pentru intrarea în port ori pentru ancorare, informațiile indicate la punctele 42 și 43, cel târziu la plecarea din portul de încărcare ori imediat ce portul de destinație sau locul de ancorare este cunoscut, dacă această informație nu este disponibilă la momentul plecării.

39. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave aflate sub pavilionul Republicii Moldova, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase ori poluante, venind dintr-un port străin și care are ca destinație un port sau o zonă de ancoraj aflată în apele naționale ale unui alt stat trebuie să notifice autorității competente a statului în cauză, ca o condiție pentru intrarea în port ori pentru ancorare, informațiile indicate la punctele 42 și 43, cel târziu la plecarea din portul de încărcare ori imediat ce portul de destinație sau locul de ancorare este cunoscut, dacă această informație nu este disponibilă la momentul plecării.

40. Agenția Navală va aplica o procedură prin care să permită operatorului, comandantului sau agentului unei nave, la care fac referire prevederile punctelor 36-39, să îi notifice informațiile prevăzute la punctele 42 și 43. Agenția Navală trebuie să păstreze aceste informații o perioadă suficientă pentru ca, în cazul unui incident sau accident pe mare, acestea să poată fi utilizate.

41. Operatorul, comandantul sau agentul unei nave trebuie să comunice Agenției Navale informațiile referitoare la marfă, astfel cum sunt prevăzute la punctele 42 și 43, ori de câte ori este posibil. Informațiile trebuie să fie transmise în format electronic. Schimbul electronic de mesaje trebuie să folosească sintaxa și procedurile prevăzute în anexa la prezentul Regulament.

42. Informații generale notificate în conformitate cu punctele 36-41:

1) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);

2) portul de destinație;

3) pentru o navă părăsind un port al Republicii Moldova: ora estimată de plecare de la portul de plecare sau stația de pilotare, astfel cum este cerut de Agenția Navală, și ora

estimată de sosire în portul de destinație;

4) pentru o navă venind dintr-un port străin și îndreptându-se către un port din Republica Moldova: ora estimată de sosire în portul de destinație sau stația de pilotare, așa cum este cerut de Agenția Navală;

5) numărul total de persoane la bord.

43. Informații despre marfă notificate în conformitate cu punctele 36-41:

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

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

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

44. Comandantul navei trebuie să informeze imediat Agenția Navală despre orice schimbare în informațiile notificate în baza punctelor 10, 14, 35, 42 și 43.

45. Agenția Navală trebuie să coopereze cu alte state interesate pentru a asigura interconectarea și interoperabilitatea sistemelor naționale folosite pentru a gestiona informațiile prevăzute la punctele 10, 14, 35, 42 și 43.

46. Sistemele naționale stabilite la punctul 45 trebuie să aibă următoarele caracteristici:

1) schimbul de date să fie electronic și să permită ca mesajele notificate conform punctelor 36-41 să fie primite și procesate;

2) sistemul să permită ca informațiile să fie transmise 24 de ore din 24;

3) la cerere, prin utilizarea unui sistem informațional și, dacă este necesar, în scopul siguranței sau securității maritime ori protejării mediului maritim, Agenția Navală trebuie să poată transmite informații privind nava și mărfurile periculoase sau poluante aflate la bord autorităților naționale ori locale competente ale unui alt stat interesat, fără întârziere;

4) în scopul siguranței sau securității maritime și/sau protejării mediului maritim, Agenția Navală trebuie să poată solicita printr-un sistem informațional specializat informații privind o navă sub pavilionul Republicii Moldova și mărfurile periculoase sau poluante aflate la bordul acesteia de la un alt stat.

47. Agenția Navală poate excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între porturi situate pe teritoriul Republicii Moldova de la obligativitatea îndeplinirii

cerințelor prevăzute la punctele 9, 11 și 36-41, dacă au fost îndeplinite următoarele condiții:

1) compania care exploatează respectivele servicii regulate ține și actualizează o listă cu navele respective, pe care o va transmite Agenției Navale;

2) pentru fiecare călătorie efectuată se pun la dispoziția Agenției Navale, la cerere, informațiile prevăzute la punctul 10 sau la punctele 42 și 43, după caz. Compania stabilește un sistem intern care să garanteze 24 de ore din 24 transmiterea, la cerere, imediat ce a fost primită solicitarea, a acestor informații către Agenția Navală, în format electronic, în conformitate cu punctul 9 sau 39, după caz;

3) orice deviere de la ora estimată de sosire în portul de destinație sau la stația-pilot egală sau mai mare de 3 ore se notifică Agenției Navale, în conformitate cu punctul 9 sau 39, după caz;

4) se acordă exceptări numai navelor aflate într-un serviciu specific. Serviciul se consideră regulat numai dacă este prevăzută funcționarea acestuia timp de minimum o lună.

48. Exceptările de la cerințele stabilite la punctul 9 sau 39 se limitează la călătoriile cu o durată planificată de cel mult 12 ore.

49. Dacă un serviciu regulat internațional este exploatat între Republica Moldova și unul sau mai multe state, Agenția Navală poate cere aceluia stat acordarea unei exceptări pentru acest serviciu. Agenția Navală trebuie să colaboreze cu toate statele implicate, inclusiv statele de coastă implicate, în vederea acordării unei exceptări serviciului respectiv, în condițiile prevăzute la punctul 47.

50. Agenția Navală va întocmi și va ține o listă a companiilor și navelor cărora li s-a acordat o exceptare în temeiul punctelor 47 și 49, pe care o va actualiza permanent, și va verifica periodic îndeplinirea condițiilor prevăzute la punctele 47 și 49. Atunci când cel puțin una dintre aceste condiții nu mai este îndeplinită, Agenția Navală retrage imediat exceptarea acordată.

#### **IV. MONITORIZAREA NAVELOR CU RISC**

##### **POTENȚIAL PENTRU SIGURANȚA NAVIGAȚIEI**

##### **ȘI INTERVENȚIA ÎN CAZUL INCIDENTELOR**

##### **ȘI ACCIDENTELOR PE MARE**

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

1) nave care, în cursul voiajelor lor:

a) au fost implicate în incidente sau accidente pe mare, după cum se menționează în punctele 54 și 55;

b) nu au respectat regulile aplicabile în sistemele de rute pentru nave sau serviciile

de trafic maritim aflate sub jurisdicția Republicii Moldova; sau

c) nu au respectat cerințele de notificare și raportare impuse de prezentul Regulament;

2) nave în privința cărora există dovada sau prezumția descărcării deliberate de produse petroliere în apele naționale ale Republicii Moldova ori a altor încălcări ale prevederilor MARPOL 73/78;

3) nave cărora li s-a refuzat accesul în porturile Republicii Moldova ori în porturile altor state, care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări întocmite de Agenția Navală ori de autoritățile competente ale altor state privind punerea în aplicare a standardelor internaționale privind siguranța maritimă, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor, în urma controlului statului de port;

4) nave care nu au comunicat sau care nu dețin polițe de asigurare ori garanții financiare, în conformitate cu oricare dintre dispozițiile legislației naționale și normele internaționale;

5) nave care au fost raportate de către piloți sau de către autorități portuare din Republica Moldova ca prezentând deficiențe aparente care pot compromite navigarea lor în siguranță sau care ar putea crea un risc pentru mediu.

52. Atunci când un serviciu de trafic maritim de pe teritoriul Republicii Moldova deține informații relevante privind navele la care se face referire la punctul 51, acesta va comunica informațiile respective serviciilor interesate ale altor state aflate pe ruta planificată a navei.

53. În limita personalului disponibil, Agenția Navală, la primirea informațiilor prevăzute la punctul 52, va efectua inspecții sau verificări corespunzătoare în porturile Republicii Moldova, fie din proprie inițiativă, fie la cererea unui stat interesat, fără a aduce atingere obligațiilor ce decurg din activitatea de control al statului portului. Agenția Navală trebuie să informeze autoritățile competente ale statelor interesate despre rezultatele acțiunilor întreprinse.

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

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

2) orice incident sau accident care pune în pericol siguranța navigației, precum și orice defecțiune care poate să afecteze manevrabilitatea navei ori buna stare de navigabilitate, sistemul de propulsie sau instalația de guvernare, generatoarele electrice,



echipamentul de navigație ori de comunicații;

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

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

55. Raportul transmis conform punctului 54 trebuie să includă cel puțin identitatea navei, poziția sa, portul de plecare, portul de destinație, adresa de la care se pot obține informații despre mărfurile periculoase și poluante transportate la bord, numărul persoanelor de la bord, detalii ale incidentului și orice informație relevantă la care se face referire în Rezoluția OMI A.851(20).

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

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

2) poate lua alte măsuri necesare, care pot include o recomandare sau o interdicție, fie numai pentru o anumită navă sau pentru nave în general, de a intra sau de a părăsi porturile Republicii Moldova ori zonele afectate, până când se stabilește că nu mai există riscuri pentru viața umană și/sau pentru mediu;

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

57. Comandantul trebuie să informeze compania despre măsurile sau recomandările prevăzute la punctul 56. Aceste măsuri sau recomandări nu trebuie să îl împiedice pe comandant să ia alte decizii pe baza judecății sale profesionale și în conformitate cu Convenția SOLAS. Atunci când decizia luată de comandantul navei nu este în conformitate cu măsurile la care se face referire în punctul 56, acesta trebuie să informeze Agenția Navală despre motivele deciziei sale.

58. Măsurile corespunzătoare sau recomandările prevăzute la punctul 56 se bazează pe prognoza meteo furnizată de Serviciul Hidrometeorologic de Stat și pe informațiile privind starea mării furnizate de serviciile similare ale statelor riverane.

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

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

2) poate solicita, fără a aduce atingere obligației de a acorda asistență navelor care au nevoie de asistență, precum și altor obligații care decurg din normele internaționale relevante, unei nave aflate în zona respectivă și care intenționează să intre sau să iasă într-un/dintr-un port sau terminal ori să părăsească o zonă de ancoraj să dovedească faptul că îndeplinește cerințele de rezistență structurală și de putere a motorului adecvate stării gheții din zona respectivă.

60. Măsurile luate în temeiul punctului 59 trebuie să se bazeze, în ceea ce privește datele referitoare la starea gheții, pe prognozele privind starea gheții și condițiile meteorologice furnizate de Serviciul Hidrometeorologic de Stat și de serviciile similare ale altor state riverane.

61. În caz de incidente sau accidente pe mare, la care se face referire în punctul 54, Agenția Navală trebuie să ia toate măsurile corespunzătoare prevăzute la punctul 62, cu respectarea reglementărilor internaționale, pentru a asigura siguranța navigației, a persoanelor și protecția mediului acvatic și costier.

62. Atunci când, ca urmare a unui incident ori accident care afectează o navă, de natura celui descris la punctul 54, Agenția Navală consideră, în conformitate cu dreptul internațional, că este necesar să prevină, să limiteze sau să îndepărteze o amenințare gravă și iminentă pentru litoralul național ori interesele conexe, pentru siguranța altor nave, a echipajelor și a pasagerilor acestora, pentru persoanele de pe țărm ori pentru protecția mediului marin, Agenția Navală poate:

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

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

3) să trimită o echipă de evaluare la bordul navei, care să aprecieze gradul de risc și să îl sprijine pe comandant pentru remedierea situației și pentru a transmite informații despre situația respectivă serviciului de trafic maritim competent și stației de coastă a statelor riverane interesate;

4) să dea comandantului instrucțiuni pentru a intra într-un loc de refugiu în cazul unui pericol iminent sau să impună pilotajul ori remorcarea navei.

63. În cazul unei nave care este remorcată în baza unui acord de remorcare sau de salvare, măsurile luate de Agenția Navală în temeiul prevederilor punctului 62 subpunctele 1) și 4) pot să fie adresate, de asemenea, societăților de asistență, salvare și remorcare implicate.

64. Operatorul, comandantul navei și proprietarul mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord sunt obligați, conform legislației naționale și instrumentelor internaționale, ca, la solicitarea autorităților competente, să coopereze pe deplin cu acestea, în vederea evitării și/sau limitării consecințelor unui incident sau accident. În acest scop, aceștia trebuie să comunice Agenției Navale, la cerere, informațiile prevăzute la punctele 32-34.

65. Comandantul oricărei nave căreia îi sunt aplicabile prevederile Codului ISM, în conformitate cu acesta, trebuie să informeze compania despre orice incident sau accident intervenit, așa cum este prevăzut la punctul 54. Imediat ce a fost informată despre o astfel de situație, compania trebuie să contacteze Agenția Navală și să se pună la dispoziția acesteia, după caz.

66. Agenția Navală trebuie să ia în considerare prevederile relevante ale Liniilor directe OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim în apele aflate sub jurisdicția sa.

67. Mecanismul de intervenție și acordare a locurilor de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență se aprobă de Guvern.

68. Atunci când este cazul, Agenția Navală trebuie să transmită în radiofonie, în zonele de acoperire radio, informații despre orice incident sau accident notificat în conformitate cu punctul 54 și informații cu privire la orice navă care pune în pericol siguranța navigației, a persoanelor sau a mediului.

69. Din motive de siguranță, atunci când deține informații care i-au fost notificate în conformitate cu punctele 36-41 și 54, Agenția Navală trebuie să ia măsurile necesare pentru a le aduce la cunoștință imediat autorităților competente ale statelor interesate, la cererea acestora.

70. În cazul în care a fost informată despre un pericol care amenință anumite zone de navigație și zone de coastă, Agenția Navală trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru a informa orice stat interesat despre aceasta în cel mai scurt timp și să se consulte cu privire la acțiunile intenționate. Atunci când este necesar, Agenția Navală trebuie să coopereze cu autoritățile competente ale statelor interesate în vederea stabilirii de planuri comune de acțiune. Agenția Navală trebuie să folosească toate informațiile pe care navele sunt obligate să le transmită în conformitate cu punctul 54 pentru organizarea unei intervenții eficiente în rezolvarea situațiilor apărute.

## **V. MĂSURI COMPLEMENTARE**

71. Agenția Navală va primi notificările și informațiile în conformitate cu prevederile prezentului Regulament.

72. Agenția Navală trebuie să îi informeze în mod corespunzător pe toți cei implicați în activitatea de transport maritim atât despre serviciul de trafic maritim și zonele de jurisdicție a acestuia, cât și despre procedura stabilită pentru notificarea informațiilor cerute de prezentul Regulament.

73. Agenția Navală trebuie să creeze, la nivel național sau local, sisteme de management al informațiilor maritime pentru prelucrarea informațiilor prevăzute de prezentul Regulament.

74. Sistemele prevăzute la punctul 73 trebuie să permită utilizarea operațională a informațiilor primite și trebuie să îndeplinească, în special, cerințele stabilite la punctele 45 și 46.

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

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

77. Sistemele sau rețelele de informații naționale create în cadrul acordurilor intracomunitare ori al proiectelor transfrontaliere interregionale ori transnaționale la care Republica Moldova este parte trebuie să fie compatibile cu cerințele prevăzute la punctele 73-76.

78. Agenția Navală va coopera cu alte autorități cu competențe similare ale statelor vecine în atingerea următoarelor obiective:

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

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

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

4) asigurarea interconectării și interoperabilității sistemelor naționale folosite pentru managementul informațiilor prevăzute la punctele 10, 14, 35, 42 și 43.

79. În conformitate cu legislația națională, Agenția Navală trebuie să asigure confidențialitatea informațiilor care îi sunt trimise în temeiul prezentului Regulament și

trebuie să folosească aceste informații numai cu respectarea prevederilor prezentului Regulament.

80. Agenția Navală trebuie să efectueze inspecții regulate și oricare alte acțiuni necesare pentru a verifica funcționarea sistemelor radio instalate pe țarm, dacă acestea corespund cerințelor prezentului Regulament, și, în special, capacitatea lor de a răspunde cerințelor de a primi sau transmite fără întârziere, 24 de ore din 24, informații notificate în conformitate cu prevederile punctelor 36-41, 47 și 49.

81. Atunci când Agenția Navală constată, cu ocazia unui incident sau accident la care se face referire în punctele 61-66, că o companie nu a putut să stabilească și să mențină o legătură cu nava sau cu serviciul de trafic maritim implicat, aceasta trebuie să informeze în mod corespunzător statul care a emis sau în numele căruia au fost emise documentele de conformitate și certificatul de management al siguranței asociat.

82. În cazul unei informații primite de la autoritatea competentă a unui stat interesat sau în cazul unui incident ori accident a cărui gravitate indică existența unei neconformități majore în funcționarea sistemului de management al siguranței al unei companii din Republica Moldova, Agenția Navală trebuie să ia imediat măsurile necesare în vederea retragerii documentelor de conformitate și a certificatului de management al siguranței asociat.

## **VI. SANCTIUNI**

83. Agenția Navală trebuie să informeze în cel mai scurt timp posibil autoritățile competente ale statului pavilionului și orice alt stat interesat despre măsurile luate asupra navelor, în conformitate cu prevederile punctelor 51, 52, 53 și 61-66, precum și despre orice sancțiune aplicată navei.

84. Nerespectarea prevederilor prezentului Regulament poate atrage răspunderea contravențională sau penală, după caz.

Anexă

la Regulamentul privind stabilirea

Sistemului de informare și monitorizare

a traficului navelor maritime

### **Mesajele electronice**

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

2. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale instituie și Agenția Navală ține la zi, în conformitate cu practicile și cerințele internaționale, un Document de control al interfeței, care descrie mijloacele oferite de sistem în ceea ce privește scenariul mesajului, funcțiile mesajului și relația dintre mesaje. Sincronizarea și performanțele mesajului sunt

prezentate în detaliu, precum și protocoalele și parametrii schimbului de date. Documentul de control al interfeței precizează, de asemenea, conținutul datelor pentru funcțiile obligatorii ale mesajului și descrie aceste mesaje.

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

4. Documentul de control al interfeței este un document aprobat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în consultare cu autoritățile prevăzute la punctul 7 din Regulament. Documentul de control al interfeței descrie în detaliu cerințele privind performanțele sistemului și procedurile aplicabile sistemului național, concepute pentru a asigura conformarea cu cerințele internaționale relevante. Documentul de control al interfeței include norme cu privire la:

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

Documentul de control al interfeței indică modalitățile de stocare și disponibilitatea informațiilor privind mărfurile periculoase sau poluante în legătură cu serviciile regulate pentru care s-a acordat o exceptare în conformitate cu punctele 47, 49-50 din Regulament. Documentația tehnică referitoare la sistemul național, cum ar fi standardele pentru formatul în care se realizează schimbul de date, manualele de utilizare și specificațiile privind securitatea rețelei, va fi elaborată și aprobată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

5. Sistemul național utilizează standardele sectorului maritim și trebuie să poată interacționa cu sistemele publice și private utilizate de alte state, pentru crearea, furnizarea sau primirea informațiilor necesare. Agenția Navală se va asigura că informațiile de la furnizorii de date, inclusiv comandanți, armatori, agenți, operatori, expeditori și autorități relevante, este suficient să fie trimise o singură dată și sunt disponibile pentru utilizare în toate sistemele de raportări și notificări, precum și în Sistemul de informare și monitorizare a traficului navelor maritime. Mesajele electronice schimbate în conformitate cu Regulamentul se vor prezenta părților interesate. În cazul în care normele adoptate la nivel internațional permit direcționarea informațiilor LRIT privind nave care arborează pavilionul unor state străine, sistemul național se va utiliza pentru a prezenta statelor interesate, la un nivel de securitate adecvat, informațiile LRIT primite în conformitate cu punctul 20 din Regulament.

6. Sistemul național se va conforma cerințelor din Regulament în ceea ce privește confidențialitatea informațiilor, precum și principiilor și specificațiilor de securitate descrise în Documentul de control al interfeței, în special în privința drepturilor de acces. Agenția Navală va identifica toți utilizatorii pentru care se atribuie un rol și un set de drepturi de acces în conformitate cu Documentul de control al interfeței.