

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul hotărârii Guvernului privind reciclarea sigură și ecologică a navelor

| |
|---|
| 1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ |
| Proiectul hotărârii Guvernului privind reciclarea sigură și ecologică a navelor, a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. |
| 2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ |
| 2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ |
| <p>Temeiul legal al proiectului este determinat de :</p> <p>1. Legea nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, în special Capitolul 15 Transporturi, potrivit căruia Republica Moldova urmează să întreprindă măsurile necesare pentru a asigura în mod progresiv apropierea cadrului normativ național cu actele relevante ale Uniunii Europene.</p> <p>2. Art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, care stabilește competența Guvernului de a aproba acte normative pentru organizarea executării legilor.</p> <p>Subsecvent, proiectul este elaborat în scopul realizării acțiunilor 106, 107, 108 din Capitolul 14 Politica de transport, Cluster 4 Agenda verde și conectivitate sustenabilă din <i>Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029</i> (PNA), aprobat prin Hotărârea Guvernului 306/2025. În conformitate cu PNA, realizarea acțiunii 106 este stabilită pentru decembrie 2026, iar a acțiunilor 107 și 108 pentru luna mai 2026.</p> <p>Sursa proiectului o constituie:</p> <p>Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind reciclarea navelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și a Directivei 2009/16/CE;</p> <p>Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2321 a Comisiei din 19 decembrie 2016 privind formatul certificatului de pregătire pentru reciclare emis în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind reciclarea navelor</p> <p>Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2322 a Comisiei din 19 decembrie 2016 privind formatul declarației de finalizare a reciclării navei care trebuie prezentată în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind reciclarea navelor;</p> <p>Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2323 a Comisiei din 19 decembrie 2016 de stabilire a listei europene a instalațiilor de reciclare a navelor în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind reciclarea navelor;</p> <p>Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2324 a Comisiei din 19 decembrie 2016 privind formatul notificării referitoare la începerea preconizată a reciclării navei care trebuie prezentată în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind reciclarea navelor;</p> <p>Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2325 a Comisiei din 19 decembrie 2016 privind formatul certificatului de inventar al materialelor periculoase emis în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind reciclarea navelor.</p> |
| 2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative |
| În prezent, cadrul normativ național conține reglementări generale privind reciclarea deșeurilor, dar nu reglementează sub nici o formă reciclarea navelor maritime. Unicul document relevant este Convenția internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și |

ecologică a navelor. Convenția stabilește cerințe generale pentru reciclarea sigură și ecologică a navelor maritime pe întreg ciclul lor de viață, inclusiv pentru proiectarea, construcția, exploatarea și pregătirea acestora pentru dezmembrare. De asemenea, Convenția instituie cerințe generale pentru gestionarea materialelor periculoase aflate la bordul navelor, pentru întocmirea și menținerea Inventarului materialelor periculoase (IHM), pentru autorizarea și funcționarea instalațiilor de reciclare, precum și pentru inspecția și certificarea navelor înainte de reciclare. Prin aceste dispoziții, tratatul creează un cadru normativ internațional aplicabil statelor de pavilion, statelor portuare și statelor în jurisdicția cărora funcționează instalații de reciclare, în vederea protejării sănătății umane și a mediului.

Convenția nu prevede un sistem suficient de clar și operațional pentru stabilirea unei liste a instalațiilor de reciclare, ceea ce face mai dificil procesul de identificare, autorizare și recunoaștere a instalațiilor care pot desfășura asemenea activități în condiții conforme. Lipsa unor mecanisme procedurale detaliate poate genera incertitudine juridică și administrativă în ceea ce privește selectarea instalațiilor eligibile pentru reciclarea navelor. Totodată, această împrejurare poate avea efecte economice directe asupra armatorilor, întrucât dificultatea desemnării instalațiilor de reciclare și limitarea opțiunilor disponibile pot diminua valoarea economică obținută la reciclarea navei. Pe acest fond, atractivitatea pavilionului național poate fi afectată negativ, iar armatorii pot fi încurajați, din considerente economice, să recurgă la schimbarea pavilionului înainte de etapa reciclării. Proiectul național va recunoaște instalațiile de reciclare deja autorizate de Comisia Europeană, atât cele din Statele Membre ale Uniunii Europene cât și cele din afara Uniunii Europene.

Convenția nu prevede o delimitare expresă a responsabilităților navelor sub pavilionul Statelor Parte la Convenție, sub pavilionul Statelor Membre ale Uniunii Europene și pavilionul național, criteriile care urmează a fi stabilite în prezentul proiect.

După aprobarea Hotărârii Guvernului nr. 706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova și stabilirea unor cerințe mai stricte pentru arborarea pavilionului național, inclusiv aprobarea *Regulamentului cu privire la stabilirea unor cerințe referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă* prin Hotărârea Guvernului nr.733.2016 și a *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* prin Hotărârea Guvernului nr. 2/2020, navele care nu au putut îndeplini cerințele tehnice s-au retras în mod voluntar din Registrul de stat al navelor al Republicii Moldova, navele care nu au făcut acest lucru în mod voluntar au fost radiate forțat din Registrul de Stat al navelor.

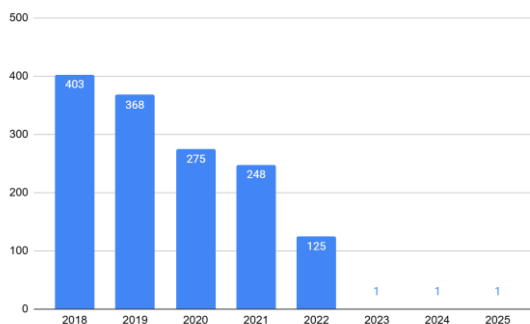


Figura nr. 1 Numărul de nave înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova.

Actualmente nu există nave înregistrate sub pavilionul național.

În ceea ce privește navele care intră în complexul portuar Giurgiulești, numărul navelor este în continuă creștere. Principala categorie de nave deservite de complexul portuar sunt navele fluviale care nu intră sub incidența Convenției internaționale de la Hong Kong

privind reciclarea sigură și ecologică a navelor și respectiv nu sunt vizate nici de prezentul proiect.

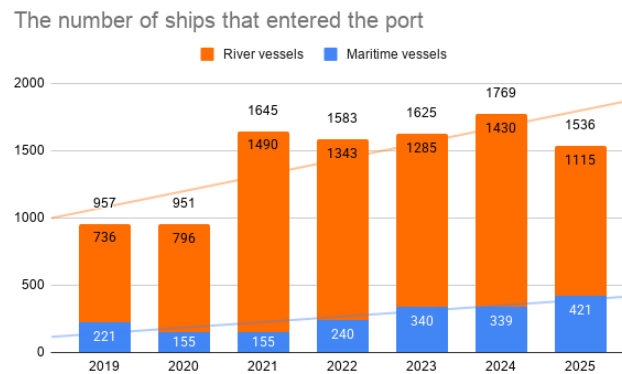


Figura nr. 2 Numărul navelor și tipul navelor intrate în Complexul Portuar

Numărul navelor maritime care fac escală în porturile naționale este în creștere, ceea ce impune menținerea unor condiții stricte de conformitate cu standardele internaționale în ceea ce privește protecția sănătății umane și a mediului, prin prevenirea transferului necontrolat de materiale periculoase și la consolidarea unui cadru transparent și responsabil pentru etapa de sfârșit de viață a navelor.

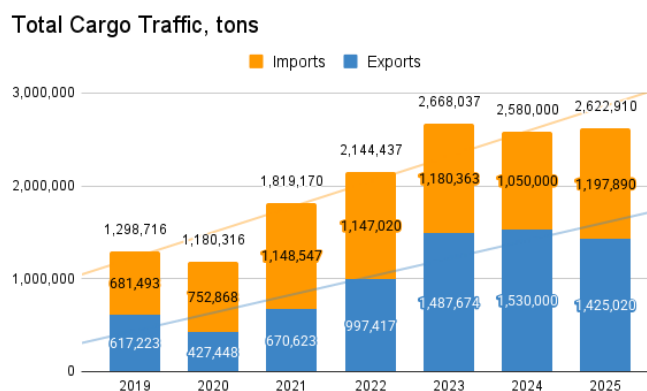


Figura nr. 3 Numărul navelor și tipul navelor intrate în Complexul Portuar

Transportul naval prezintă o importanță deosebită pentru Republica Moldova, având relevanță strategică pentru asigurarea conexiunilor comerciale externe, funcționarea lanțurilor logistice și valorificarea infrastructurii portuare naționale, în special prin intermediul complexului portuar Giurgiulești. În acest context, domeniul transportului naval reprezintă un sector important pentru legislația Republicii Moldova, care necesită un cadru normativ clar, coerent și aliniat standardelor internaționale și europene, inclusiv în ceea ce privește reglementarea etapelor de sfârșit de viață ale navelor și gestionarea riscurilor aferente pentru mediu și sănătatea umană.

Ca instrument internațional relevant proiectului trebuie menționată *Convenția de la Basel privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora*, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1599-XIII din 10 martie 1998, care reglementează în principal regimul juridic al transportului transfrontalier al deșeurilor periculoase, stabilind procedura de notificare prealabilă și consimțământ, obligațiile statelor de export, import și tranzit, precum și cerințe generale privind gestionarea ecologică a deșeurilor. Convenția de la Basel tratează nava, în anumite situații, ca deșeu atunci când aceasta este destinată dezmembrării, însă nu conține reguli tehnice detaliate privind structura navei, certificarea acesteia sau desfășurarea procesului de reciclare. În schimb,

Convenția de la Hong Kong și prezentul proiect reglementează în mod specific și tehnic reciclarea navelor maritime.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul de act normativ are ca obiectiv instituirea cadrului juridic național necesar pentru aplicarea regulilor privind reciclarea sigură și ecologică a navelor, în vederea asigurării unui nivel înalt de protecție a mediului și a sănătății umane, prevenirii transferului necontrolat de materiale periculoase și alinierii practicilor naționale la standardele europene și internaționale în domeniu. În acest sens, regulamentul se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare de 500 GT și vizează atât armatorii, cât și instalațiile de reciclare a navelor, urmărind prevenirea, reducerea și eliminarea efectelor negative pe care procesul de reciclare le poate genera asupra sănătății umane și asupra mediului. Necesitatea intervenției normative rezultă din intensificarea activităților maritime și din creșterea numărului de nave maritime care fac escală în porturile naționale, precum și din obligațiile asumate în contextul cooperării cu Uniunea Europeană și al necesității instituirii unor mecanisme clare de control, responsabilitate și verificare.

Proiectul urmează să aprobe:

- Regulamentul privind reciclarea navelor, conform anexei nr. 1;
- Formatul certificatului internațional de pregătire pentru reciclare, conform anexei nr. 2;
- Formatul declarației de finalizare a reciclării navei, conform anexei nr. 3;
- Lista instalațiilor de reciclare a navelor recunoscute, conform anexei nr. 4;
- Formatul notificării referitoare la începerea preconizată a reciclării navei, conform anexei nr. 5;
- Formatul certificatului de inventar al materialelor periculoase, conform anexei nr. 6.

Regulamentul privind reciclarea navelor stabilește domeniul de aplicare, în special responsabilitățile navelor sub pavilionul Statelor Parte la Convenție, sub pavilionul Statelor Membre ale Uniunii Europene și pavilionul național, criteriile care urmează a fi stabilite în prezentul proiect. Proiectul stabilește cerințe detaliate privind inventarul materialelor periculoase, instituind obligația întocmirii și menținerii acestuia pentru fiecare navă vizată de regulament. Inventarul este un document specific fiecărei nave, elaborat în conformitate cu orientările Organizației Maritime Internaționale și verificat de administrație sau de o organizație recunoscută. Acesta cuprinde, în mod structurat, materialele periculoase prezente în structura și echipamentele navei, deșeurile generate prin exploatare aflate la bord și stocurile existente la bord. Totodată, proiectul prevede obligația actualizării permanente a părții referitoare la materialele periculoase din structura și echipamentele navei pe întreaga durată de viață operațională a acesteia, precum și completarea inventarului înainte de reciclare cu informațiile referitoare la deșeurile generate prin exploatare și la stocurile existente. Prin aceste dispoziții, inventarul materialelor periculoase devine principalul instrument tehnico-juridic de identificare, evidență, control și verificare a substanțelor periculoase aflate la bordul navelor, inclusiv în vederea pregătirii pentru reciclare și a asigurării conformității cu prevederile Convenției de la Hong Kong.

Proiectul instituie Lista instalațiilor de reciclare a navelor recunoscute, prin care se asigură că navele sunt trimise spre reciclare exclusiv către instalații care au fost supuse unei proceduri de evaluare și autorizare riguroase. În măsura în care lista națională transpune lista europeană stabilită prin acte de punere în aplicare ale Comisiei Europene, aceasta garantează că instalațiile incluse corespund cerințelor prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 privind reciclarea navelor, inclusiv standardelor referitoare la protecția mediului și siguranța lucrătorilor. Totodată, această soluție contribuie la asigurarea compatibilității cadrului național cu cerințele Convenției de la Hong Kong, prin orientarea reciclării către instalații care operează în condiții conforme cu standardele internaționale aplicabile domeniului.

Autorizarea individuală de către Republica Moldova a instalațiilor de reciclare nu este motivată din punct de economic, dat fiind faptul că ar impune cheltuieli semnificative din parte autorității competente. Se menționează că proiectul se aplică, cu excepțiile prevăzute de text, navelor care arborează pavilionul statelor membre ale Uniunii Europene sau al statelor părți la Convenție, iar pentru navele care arborează alt pavilion instituie reguli specifice aplicabile în cazul escalei ori ancorajului în porturile Republicii Moldova. În același timp, sunt prevăzute expres categoriile de nave excluse de la aplicare, inclusiv navele de război, navele auxiliare, navele cu tonaj brut sub 500 și navele exploatare exclusiv în porturile Republicii Moldova.

Prin adoptarea și implementarea actului normativ se urmărește consolidarea capacității instituționale de control, creșterea gradului de conformitate a operatorilor economici și integrarea efectivă a standardelor europene privind reciclarea navelor în sistemul juridic național.

Totodată, proiectul urmărește implementarea la nivel național a prevederilor Convenției internaționale de la Hong Kong pentru reciclarea sigură și ecologică a navelor, adoptată sub egida Organizației Maritime Internaționale, în contextul intrării acesteia în vigoare la nivel internațional și al necesității asigurării compatibilității cadrului normativ național cu standardele globale aplicabile reciclării navelor.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În procesul de elaborare a proiectului au fost analizate două opțiuni alternative:

Opțiunea 1 – Lipsa intervenției normative (menținerea cadrului existent)

Această opțiune ar presupune neadoptarea unui act normativ dedicat și aplicarea indirectă a prevederilor europene și internaționale prin intermediul legislației generale din domeniul maritim și al protecției mediului. O astfel de abordare nu ar asigura însă un mecanism clar de implementare a Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 și a Convenției de la Hong Kong, în special în ceea ce privește competențele autorităților naționale, procedurile de verificare a Inventarului materialelor periculoase, notificarea intenției de reciclare și regimul sancționator. Riscurile acestei opțiuni constau în apariția unor lacune de aplicare, dificultăți în exercitarea controlului de stat al portului și expunerea statului la neconformități în raport cu obligațiile asumate în contextul cooperării cu Uniunea Europeană și cu standardele internaționale.

Opțiunea 2 – Amânarea adoptării proiectului sau stabilirea unei perioade îndelungate de intrare în vigoare

A fost analizată posibilitatea adoptării proiectului cu o aplicare amânată sau etapizată pe un termen extins. Această opțiune nu este însă oportună, având în vedere caracterul direct aplicabil al Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 și apropierea termenului de intrare în vigoare la nivel internațional a Convenției de la Hong Kong. Amânarea ar crea un decalaj între obligațiile existente la nivel european și internațional și capacitatea efectivă a autorităților naționale de a le aplica. În plus, în contextul creșterii numărului de nave maritime care fac escală în porturile naționale, lipsa unui cadru operațional clar ar putea genera riscuri de neconformitate și dificultăți în exercitarea controlului.

Rezultat a celor expuse și a faptului că aprobarea Regulamentului privind reciclarea navelor, a formatului certificatului de inventar al materialelor periculoase și a formatului declarației de finalizare a reciclării navei sunt planificate în PNA spre aprobare pentru anul 2026, s-a ales soluția de aprobare a proiectului cu termeni de intrare în vigoare așa cum sunt stabiliți în Convenție.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Din punct de vedere structural, nu se instituie autorități noi, însă se consolidează funcțiile de control, monitorizare și raportare în cadrul instituțiilor existente. Se prevede

integrarea verificării Inventarului materialelor periculoase și a certificatelor relevante în procedurile de control al statului portului, precum și stabilirea unui mecanism de cooperare interinstituțională pentru prevenirea eludării normelor prin schimbarea pavilionului sau notificări incomplete.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Nu este aplicabil

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Sectorul transportului maritim reprezintă un actor major în domeniul reciclării, iar sectorul transportului maritim din Uniunea Europeană constituie un domeniu economic important pentru economia UE. Cifra de afaceri a acestui sector a fost estimată la aproximativ 176 miliarde EUR în anul 2021¹. Efectele economice ale proiectului sunt determinate de valoarea financiară de care armatorul beneficiază la reciclarea navei. Decizia armatorilor de a vinde o navă pentru dezmembrare se bazează, pe o comparație între costurile și beneficiile menținerii în exploatare a unei nave îmbătrânite și avantajele economice ale trimiterii acesteia la dezmembrare.

Pe lângă vârsta navei, această decizie depinde în mod semnificativ de fluctuațiile condițiilor și tarifelor de transport maritim de marfă (care, la rândul lor, depind de evoluția comerțului mondial), de reglementările care conduc la eliminarea treptată din exploatare a anumitor tipuri de nave, de intrarea unor nave noi în flotă, precum și, în mare măsură, de prețul oferit pentru reciclarea navelor (care fluctuează în funcție de dinamica pieței oțelului și de cursul de schimb al dolarului). În loc să negocieze direct cu instalațiile de dezmembrare a navelor, mulți armatori preferă să își vândă navele către așa-numiții „cash buyers” (companii specializate în comerțul cu nave ajunse la sfârșitul ciclului de viață), uneori prin intermediul unor brokeri care reprezintă și consiliază vânzătorul în timpul negocierilor de vânzare. Cash buyers intermediază aproximativ 80% din vânzările de nave destinate dezmembrării². Aceștia au devenit o parte integrantă a industriei de reciclare a navelor. După ce preiau proprietatea asupra unei nave, fie lansează o ofertă către diferite șantiere de dezmembrare pentru vânzarea navei respective, fie o vând direct unei companii de dezmembrare a navelor care este legată de propria lor activitate comercială.

Ultimul voiaj al navei către șantierul de dezmembrare este apoi organizat sub responsabilitatea cash buyer-ului, fără implicarea directă a armatorului inițial. Cash buyers achiziționează navele și ulterior le vând reciclătorului, care în mod obișnuit plătește cash buyer-ului printr-o scrisoare de credit bancară.

Dezmembrarea navelor este realizată de instalații specializate de reciclare. În ultimul deceniu, această piață a fost dominată de India, Bangladesh și Pakistan, în timp ce Turkiye are, de asemenea, un sector de reciclare a navelor mai mic, dar foarte activ. Există și instalații în Uniunea Europeană care desfășoară activități de reciclare a navelor, adesea în paralel cu alte activități, cum ar fi repararea navelor.

Pe o piață volatilă a oțelului vechi, instalațiile de reciclare a navelor din Bangladesh, India și Pakistan au oferit constant, în ultimii ani, prețuri semnificativ mai mari pe LDT (Light Displacement Tonnage) pentru reciclarea navelor ajunse la sfârșitul ciclului de viață decât instalațiile situate în alte țări. În anul 2023, intervalul de preț oferit în Asia de Sud pentru vrachiere și petroliere a fost constant peste 500 EUR per LDT, în timp ce în Turcia au fost oferite între 280 și 340 EUR per LDT, iar în Uniunea Europeană între 84 și 102 EUR per LDT³.

¹ European Commission (2024). The EU Blue Economy Report. 2024. Publications Office of the European Union. Luxembourg.

² Alcaidea, J. I., Piniella, F., Rodríguez-Díaz, E. The ‘Mirror Flags’: Ship registration in globalised ship breaking industry. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 48, 378–392. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2016.08.020> (2016). Mikelis, N., The recycling of ships (2019)

³ European Commission, *Evaluation of Regulation (EU) No 1257/2013 on ship recycling*, Commission Staff Working Document, SWD(2025) 40 final, Brussels, 19.02.2025, accompanying COM(2025) 52 final

În concluzie trebuie de menționat că, dat fiind faptul că nu există nave sub pavilion național care intră sub incidența proiectului, nu există efect economic asupra sectorului privat.

4.4. Impactul social

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Impactul social al implementării prevederilor privind reciclarea navelor este asociat în principal cu condițiile de muncă ale lucrătorilor din instalațiile de reciclare a navelor. Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 urmărește îmbunătățirea nivelului de protecție a sănătății și securității în muncă pentru lucrătorii implicați în dezmembrarea navelor, în special prin cerințe stricte privind gestionarea materialelor periculoase și prin utilizarea unor instalații autorizate de reciclare. Grupurile sociale direct afectate sunt lucrătorii din facilitățile de reciclare a navelor, personalul din industria navală și operatorii din sectorul maritim.

Din motiv că nu există instalații de reciclare care intră sub incidența proiectului și nici nu este posibil din punct de vedere geografic de a crea aceste de instalații, lipsesc astfel de efecte.

4.5. Impactul asupra mediului

Îmbunătățirea condițiilor de mediu este unul din obiectivele proiectului. Implementarea prevederilor privind reciclarea navelor are un impact pozitiv asupra mediului deoarece introduce cerințe clare pentru gestionarea în condiții sigure și ecologic responsabile a navelor ajunse la sfârșitul ciclului de viață. Regulamentul urmărește prevenirea și reducerea efectelor negative asupra mediului care pot apărea în procesul de dezmembrare a navelor, în special prin controlul gestionării materialelor periculoase.

Aplicarea acestor cerințe contribuie la reducerea riscurilor de poluare a apei, solului și aerului generate de substanțe periculoase prezente la bordul navelor, precum azbestul, bifenilii policlorurați (PCB), metalele grele sau reziduurile de hidrocarburi. De asemenea, proiectul introduce obligația întocmirii și menținerii la bord a inventarului materialelor periculoase, ceea ce facilitează identificarea și gestionarea corespunzătoare a acestora în etapa de reciclare. Pe termen mediu și lung, aplicarea acestor norme contribuie la dezvoltarea unor practici de reciclare mai sigure și mai durabile, la reducerea poluării asociate activităților de dezmembrare a navelor și la creșterea nivelului de protecție a mediului marin și costier. În ansamblu, impactul asupra mediului este considerat pozitiv, prin prevenirea poluării și prin promovarea unor standarde ridicate de protecție a mediului în industria reciclării navelor.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu este aplicabil

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul este elaborat în scopul realizării acțiunilor 106, 107, 108 din Capitolul 14 Politica de transport, Cluster 4 Agenda verde și conectivitate sustenabilă la *Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029* (PNA), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.

Proiectul transpune:

Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind reciclarea navelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și a Directivei 2009/16/CE (CELEX: 32013R1257), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 330 din 10 decembrie 2013, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 2024/1157 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 aprilie 2024;

Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2321 a Comisiei privind formatul certificatului de pregătire pentru reciclare emis în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind reciclarea navelor (CELEX:

32016D2321), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L345/112 din 20.12.2016, așa cum a fost modificat ultima oară prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2026/116 a Comisiei din 19 ianuarie 2026;

Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2322 a Comisiei din 19 decembrie 2016 privind formatul declarației de finalizare a reciclării navei care trebuie prezentată în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind reciclarea navelor (CELEX: 32016D2322), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L345/117 din 20.12.2016;

Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2323 a Comisiei din 19 decembrie 2016 de stabilire a listei europene a instalațiilor de reciclare a navelor în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind reciclarea navelor (CELEX: 32016D2323), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L345/119 din 20.12.2016, așa cum a fost modificat ultima oară prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2025/322 a Comisiei din 18 februarie 2025;

Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2324 a Comisiei din 19 decembrie 2016 privind formatul notificării referitoare la începerea preconizată a reciclării navei care trebuie prezentată în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind reciclarea navelor (CELEX: 32016D2324), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L345/129 din 20.12.2016;

Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2325 a Comisiei din 19 decembrie 2016 privind formatul certificatului de inventar al materialelor periculoase emis în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind reciclarea navelor (CELEX: 32016D2325), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L345/131 din 20.12.2016, așa cum a fost modificat ultima oară prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2026/121 a Comisiei din 19 ianuarie 2026.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Prezentul proiect respectă prevederile Constituției Republicii Moldova și ale cadrului normativ național în vigoare.

În acest moment, cadrul juridic relevant se rezumă doar la Convenția internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor, adoptată la Hong Kong la 15 mai 2009, Convenția oferă cerințe esențiale primare dar nu acoperă suficiente elemente pentru a asigura aplicativitatea ei.

Gradul de compatibilitate dintre prezentul proiect și actul legislativ al Uniunii Europene este detaliat în tabelele de concordanță, elaborat conform Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu cea a Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea proiectului a fost plasat și poate fi accesat pe portalul particip.gov.md:

https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15982

Totodată, proiectul actului normativ va fi supus consultărilor publice și avizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în procesul de implementare a proiectului, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, proiectul urmează să fie avizat de următoarele instituții:

- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Mediului;

- Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător;
- Agenția Navală;
- Agenția Proprietății Publice (Î.S. “Portul fluvial Ungheni”);
- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;
- Centrul de Armonizare a Legislației.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul hotărârii Guvernului privind reciclarea sigură și ecologică a navelor, va fi definitivat în urma procesului de avizare și va fi supus expertizei juridice și anticorupție conform prevederilor Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele acesteia vor fi incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect.

Expertizarea proiectului va fi efectuată de către Ministerul Justiției și Centrul Național Anticorupție.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul respectă prevederile Constituției Republicii Moldova, tratatele internaționale în vigoare și angajamentele asumate de statul nostru la nivel regional și internațional, fiind, totodată, aliniat legislației Uniunii Europene. Implementarea acestuia nu implică modificări complexe a cadrului normativ existent. Urmează aprobarea proiectului de hotărâre de Guvern pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr.183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, care va asigura transpunerea deplină a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului, proiectul dat este stabilit prin pct. 114 din Capitolul 14 Politica de transport, Cluster 4 Agenda verde și conectivitate sustenabilă la *Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029 (PNA)*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Agenția Navală a Republicii Moldova asigură implementarea politicilor statului în domeniul transportului naval și supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu pentru asigurarea siguranței navigației. În special, Agenția asigură aplicarea *Regulilor de înregistrare a navelor în Republica Moldova*, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023, ca deținător al Registrului de stat al navelor. Agenția asigură și respectarea *Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, fiind autoritatea competentă responsabilă de controlul statului port care efectuează inspecțiile.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA