

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 Guvernului pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port
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	
În calitate de stat port, Republica Moldova este obligată să întreprindă măsurile necesare pentru a se asigura că normele și reglementările internaționale aplicabile, sunt respectate la bordul navelor indiferent de pavilion, care intră în porturile naționale. Deși, Guvernul a atribuit funcția de implementare a politicilor în domeniul transportului naval și supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a reglementărilor normative în domeniul siguranței navigației și securității navelor și facilităților portuare, către Agenția Navală a Republicii Moldova (<i>în continuare-ANRM</i>), modul de realizare a uneia din funcțiile de bază ale acesteia-controlul statului port, pînă în prezent nu a fost reglementat. În termeni practici, ANRM trebuie să se asigure că navele care intră în porturile Republicii Moldova, sunt în stare bună de navigabilitate, nu prezintă pericol pentru mediul înconjurător, dar și condițiile de muncă și odihnă la bord sunt respectate, aceste obligații derivă din convențiile Organizației Maritime Internaționale, la care suntem parte.	
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.	
În lipsa reglementărilor privind procedura efectuării controlului statului port, competențelor inspectorilor de control al statului port, cadrul de efectuare a acestora și cel mai important, măsurilor care urmează a fi luate în raport cu navele substandarde care intră și pot pune în pericol siguranța și securitatea porturilor naționale, altor nave aflate în apele teritoriale ale RM, asigurarea siguranței navigației în genere nu este posibilă. Prin adoptarea proiectului ANRM va putea efectua inspectarea navelor în port, asigurînd astfel un nivel înalt de siguranță, minimizînd riscurile producerii unor avarii, coliziuni, sau pierderi de vieți omenești. Proiectul este necesar inclusiv prin prisma interesului operatorilor privați din domeniul naval or, prin anunțarea demarării inspecțiilor statului port de către Republica Moldova, companiile navale vor avea certitudinea asigurării unui nivel înalt de siguranță și securitate navală de către autoritățile naționale, ceea ce va încuraja operarea unei flote de calitate în operațiunile de transport naval cu țara noastră. Republica Moldova și-a manifestat în raport cu UE dar și partenerii de dezvoltare de la Marea Neagră, aspirațiile și tendința de a dezvolta la un nivel înalt serviciile portuare dar și calitatea flotei sale or, anume implementarea acestui proiect semnifică în primul alinierea la standardele de siguranță navală internaționale, fapt care va permite, aderarea pe viitor a țării noastre la	

Memorandumul de înțelegere privind controlul statului port de la Marea Neagră, ceea ce în esență reprezintă, uniformizarea procedurilor de control de siguranță, timp de așteptare mai scurt și costuri reduse pentru operatorii navali, credibilitate și onorare a obligațiilor internaționale în calitate de stat port.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Problema neexecutării funcției de stat port, derivă din o multitudine de cauze, printre care enumerăm :

1. Lipsa capacităților instituționale în ANRM ;
2. Lipsa expertizei și calificării necesare în domeniu ;
3. Lipsa cadrului legal și procedurilor de lucru.

În acest sens, proiectul supus examinării va conduce la ameliorarea cauzelor nr.2 și 3, precum și cu implementarea acestuia, se estimează ridicarea standardelor de operare și siguranța porturilor Republicii Moldova.

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

Neefectuarea controlului statului port, a condus la lipsa totală de cunoaștere a stării tehnice, condițiilor de exploatare și competențelor echipajelor navelor care fac escală în porturile Republicii Moldova. Drept consecință, pe parcursul ultimilor ani s-au produs accidente, coliziuni, accidente de muncă la bordul navelor. Acest fapt, poate și trebuie să fie prevenit prin țintirea în baza analizei de risc și supunerea navelor care prezintă suspiciuni de stare substandarda prevederilor convențiilor OMI, spre a fi inspectate de autoritatea competentă.

Fără exercitarea controlului statului port, problema siguranței și securității în porturile naționale se va perpetua, și va genera pe viitor riscuri asociate mari, atât pentru securitatea operațională spre ex. a Complexului portuar Giurgiulești, dar și mediul ambiant.

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.

Deși, art.6¹, alin. (4) lit. a), q) din Legea nr.599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, stabilește că una din atribuțiile principale ale ANRM este controlul statului port și asigurarea respectării obligațiilor ce revin statului conform acordurilor și convențiilor internaționale, modul de realizare a acestei funcții nu a fost reglementat pînă în prezent.

Prin urmare, prin aprobarea proiectului, va fi reglementat la nivel normativ, modul de realizare a controlului statului port, funcție care se pliază inclusiv pe misiunea de bază a ANRM stabilită în pct.7 al Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale aprobat prin Hotărîrea de Guvern nr.706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova, funcție înserată inclusiv în structura organizațională a ANRM, anexa nr.3.

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)

Obiectivele trasate în proiect constau în ridicarea nivelului de siguranță a navelor sub pavilionul oricărui stat, care intenționează să opereze în porturile Republicii Moldova, precum și fortificarea instituțională și normativă a modului de efectuare a controlului statului port. Un alt obiectiv este minimizarea riscurilor asociate intrării unor nave neconforme care ar putea pune în pericol siguranța facilităților portuare, viața și sănătatea oamenilor și mediul înconjurător.

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*, în Republica Moldova vor continua să intre și să opereze nave nesigure. Statul va rămîne în continuare, restant la capitolul îndeplinire a obligațiilor și angajamentelor asumate prin semnarea Acordului de Asociere RM-UE, dar și a convențiilor OMI, la care suntem parte. Cu toate că 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, și prevederile acesteia obligă statul nostru să întreprindă măsurile necesare pentru punerea în aplicare a convenției, opțiunea de a nu interveni și reglementa controlul statului port, va agrava situația atât sub aspect direct în porturile naționale dar și sub aspectul dialogului cu UE și OMI.

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

Proiectul se axează pe următoarele prevederi de bază:

1. Deținerea competențelor necesare de către inspectorii de control al statului port;
2. Modul și limitele de efectuare a inspecțiilor de control al statului port;
3. Raportarea rezultatelor inclusiv în cadrul Memorandumului de înțelegere a controlului statului port de la Marea Neagră;
4. Competențele de reținere a unei nave, refuz pentru intrare și înaintare a cerințelor de remediere a deficiențelor constatate de inspectorii;

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 statul 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 prevederile Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017..

Prin urmare, opțiunea de a nu elabora și promova acest act normativ nu a fost considerată.

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 neefectuării controlului statului port de către Republica Moldova. Accidente și incidente, lipsa pîrghiilor de soluționare a plîngerilor din partea marinarilor care fac escală în porturile Republicii Moldova, lipsa instrumentelor de ridicare a conformității navelor la intrarea și operarea în apele teritoriale ale RM cu toate riscurile asociate fiind două unele din efectele negative ale acestei situații.

b¹⁾ Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completînd 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 aprobării și implementării proiectului, distingem cîteva părți care vor resimți impact pozitiv.

Republica Moldova ca stat port-obligații și angajamente internaționale asumate și îndeplinite, instituții de stat (Agenția Navală), capabile să-și îndeplinească funcțiile cu care au fost investite prin lege.

Persoanele care activează la bordul navelor care fac escală în porturile Republicii Moldova, vor avea posibilitatea să activeze într-un mediu sigur și la nivelul standardelor internaționale, operatorii portuari și angajații acestora protejați de riscul unor accidente.

Costurile implementării proiectului, și anume de efectuare a inspecțiilor statului port vor fi suportate de Agenția Navală în limitele bugetului planificat, iar costuri de instruire vor fi minime, deoarece în contextul derulării proiectelor de asistență tehnică cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), prelungit pînă în 2025, precum și cele cu UE și OMI,

inspectorii vor fi instruiți pe paliera acestor proiecte. De asemenea, Agenția Navală deja beneficiază de acces la instrumente de instruire de la distanță ale EMSA, pînă în prezent, cel puțin 5 angajați au trecut cu succes diferite cursuri pe această platformă online.

De asemenea, companiile navale vor ridica nivelul de performanță și starea tehnică a navelor, Costuri suplimentare, pentru conformare nu vor fi, companiile navale deja fiind obligate să respecte prevederile internaționale care se propun a fi implementate în Republica Moldova, pentru a putea opera cu navele lor în porturile statelor riverane Mării Negre.

Pentru stat, în prima etapa costuri pentru implementare nu sunt, acesta prin organul responsabil, Agentia Navala va realiza cu resursele existente functiile deja detinute prin prisma legislatiei.

b²) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completînd 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 neinterventie în cadrul normativ, impacturile sub formă de costuri pentru stat sunt negative, deoarece statul nostru, continuînd să nu reglementeze aspectele controlului statului port, devine tot mai neatractiv pentru companiile navale mari, cu flotă bună, care nu se expun riscurilor de intra și exploata navele sale într-un port și implicit stat, care nu deține controlul stării de siguranță a acestor operațiuni.

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 vizati în acesta

Aprobarea proiectului și implementarea prevederilor acestuia de ANRM va fi un pas important în dezvoltarea domeniului maritim. Totuși, există un risc care ar putea duce la eșecul intervenției, si anume incapacitatea instituțională a Agenției Navale (lipsa de resurse umane calificate), de a realiza și monitoriza buna executare a prevederilor prezentului proiect, afit din oficiu (analiza de risc) cît și la bordul navelor străine care fac escală în porturile RM.

În acest sens, distingem foarte important de a suplini pe viitor ANRM cu cel puțin 2 funcții de inspector al statului port or, aceasta dispune în prezent de doar 2 unități de personal pentru realizarea sarcinilor funcționale care derivă din prezentul proiect.

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

Proiectul nu generează costuri pentru companiile navale. Dacă nava este în stare corespunzătoare, aceasta va fi inspectată inițial și permisă operarea. Inspectarea va fi omisă în cazurile navelor care vor trece în decursului perioade precedente, inspecții în porturile altor state, fără a avea deficiențe de siguranță.

În cazul navelor reținute, pe motive de stare nesatisfăcătoare de implementare a prevederilor internaționale și naționale, operatorii acestor companii vor trebui să suporte costurile de remediere a deficiențelor constatate și de staționare la cheu în rada portuară (după caz).

Concluzie

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

Efectuarea controlului statului port, micșorarea numărului de nave substandarde care fac escală în porturile RM, semnifică onorarea obligațiilor și angajamentelor internaționale asumate ca stat membru al OMI. Crearea unui mediu operațional și de afaceri sigur în cadrul porturilor RM.

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. Pentru implementare, autoritatea sus-numită, va elabora și aproba Ghidul de aplicare și instrucțiuni pentru inspectori. De asemenea, va fi nevoie de recrutare a cel puțin încă 2 inspectori de control al statului port.

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

Unul din principalii indicatori de performanță este scăderea cu 20-30% a numărului de nave substandarde care fac escală în Complexul portuar Giurgiulești. De asemenea, aliniindu-se la standardele de control al statului port din cadrul Memorandumului de la Marea Neagră privind controlul statului port, vom putea ridica nivelul de expertiză și experiență de examinare și inspectare a navelor sub pavilion moldovenesc, implicit ridicarea performanței flotei RM.

Stabilirea indicatorilor de performanță cuantificabili poate fi realizată prin analiza riscurilor privind numărul de nave cu multiple rețineri și deficiențe în trecut, fac escala și în porturile RM, raportat la numărul de rapoarte de inspecții și recomandări de îmbunătățire a înaintat Agenția Navală în acest sens. Astfel considerăm ca Agenția Navală cu condiția suplinirii cu personal calificat, ar putea diminua cu 20-30% acest raport.

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

Urmare aprobării proiectului, Agenția Navală va iniția procesul de recrutare conform noilor reglementări a inspectorilor statului port și ulterior va iniția misiunile de inspecție în conformitate cu Ghidul de aplicare și procedurile stabilite de Regulamentul-cadru. Considerăm că în termen de 1 an de la punerea în aplicare a proiectului, vom putea asigura micșorarea numărului de intrări a navelor substandarde în porturile Republicii Moldova și conformarea statului nostru la cerințele internaționale obligatorii al Organizației Maritime Internaționale.

6. Consultarea

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

Agenția Navală a Republicii Moldova.

Operatorii Complexului portuar Giurgiulești.

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

Proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului port a fost plasat pe pagina web a Ministerului Economiei și Infrastructurii, în compartimentul „Transparența”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri privind inițierea elaborării deciziei”) și urmează a fi plasat spre consultări publice pe portalul guvernamental de consultări publice www.particip.gov.md.

<https://mei.gov.md/ro/content/anunturi-de-proiecte-si-consultari-publice>

<https://particip.gov.md/proiectview.php?l=ro&idd=6664>

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 etapa avizării și consultărilor publice a proiectului.

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categorii de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alternativă 1	Opțiunea alternativă 2
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 actului normativ			
Nota informativă			