

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul legii privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și modificare a unor acte normative

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul legii a fost elaborat de către 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

Urmare a incidentelor maritime din ultima perioadă, la nivel internațional au fost depuse eforturi pentru o tranziție fundamentală către un sector al transportului maritim durabil care să contribuie la asigurarea bunăstării și supraviețuirii vieții umane. Pentru a crește siguranța și a evita denaturarea concurenței, cerințele de siguranță comune trebuie să se aplice navelor de pasageri și navelor de pasageri de mare viteză angajate în voiaje internaționale, indiferent de pavilionul sub care navighează.

Astfel, la nivelul Uniunii Europene (UE) a fost adoptată *Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri*, care realizează în fapt o consolidare a textelor directivelor anterioare pe subiectul siguranței și face unele adaptări la progresul înregistrat în timp, introducând procedura Comitetului pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS). Actul european aduce o actualizare corelată cu convențiile internaționale precum, Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005 și Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, Legea de aderare nr. 187/2005.

Necesitatea adaptării cadrului normativ național la prevederile Directivei 2009/45/CE în ceea ce privește cerințele de siguranță pentru navele de pasageri angajate în curse internaționale impune elaborarea proiectului propus.

Prezentul proiect este elaborat în scopul asigurării cadrului normativ național cu reglementări uniforme privind siguranța vieții și a bunurilor pe navele de pasageri, precum și pe ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri și urmează să consolideze aspectele de siguranță pe navele de pasageri cu standardele adoptate recent de Organizația Maritimă Internațională. Reglementările actului urmează să stabilească norme omogene care vor acoperi măsurile de siguranță de ultimă oră - indiferent de locul în care se îmbarcă la

bordul unei nave de pasageri aflat pe teritoriul Uniunii Europene sau a Republicii Moldova.

De remarcat, la final și prevederile *Acordul de Asociere între RM, pe de o parte, și UE și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte*, ratificat prin Legea nr. 112/2014, 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. Astfel, conform angajamentelor asumate prin Acordul de Asociere RM-UE (anexa XXVIII-D), Directiva 2013/53/UE urma să fie pusă în aplicare în termen de patru ani de la intrarea în vigoare a Acordului de Asociere, fapt care nu a fost realizat. Respectiv, în Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 829/2023, în Clusterul 4 Capitolul XIV la acțiunea nr. 38 se prevede elaborarea respectivului proiect, care ar asigura conformarea navelor de pasageri.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Actualmente transportul maritim de persoane este destul de răspândit pe piața internă a UE. Totodată, numărul mare de accidente navale în care au fost implicate nave de pasageri au dus la masive pierderi de vieți omenești. Respectiv, UE urmărește și are un interes sporit pentru stabilirea unor cerințe comune de siguranță pentru toate navele de pasageri, indiferent de pavilion, care au intenția de a intra într-un port aflat sub jurisdicția statelor membre UE.

În ciuda tehnologiei moderne, accidentele pot apărea în continuare, recentul accident tragic al navei Costa Concordia a oferit un impuls suplimentar pentru revizuirea și îmbunătățirea măsurilor de siguranță la bordul navelor de pasageri, ceea ce a contribuit la ajustarea Directivei 2013/53/UE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.

Din cauza volumelor mari a navelor de pasageri, apar provocări nerezolvate în cazul unei evacuări, iar siguranța trebuie să fie o prioritate absolută. Pasagerii, indiferent de tipul de transport trebuie să fie siguri că aceleași standarde ridicate de siguranță se vor aplica oriunde și oricând călătoresc. În acest sens este imperativ necesar stabilirea standardelor de siguranță și cerințe tehnice aplicabile pentru a garanta că orice lecție învățată în materie de siguranță este aplicată nu numai în Europa, ci și la toate navele de pasager, care vor arbora pavilionul Republicii Moldova.

Prin amplexarea și volumul capacităților angajate în transportul naval, accidentele produse în această ramură a industriei au ca rezultat, pierderi de vieți omenești, de bunuri, deteriorare a infrastructurilor de transport, blocaje ale căilor de transport, reducere a capacităților și poluare a mediului, *toate acestea reprezentând grave atingeri aduse interesului public* prin consecințele pe care le au pentru economia națională prin creșterea costurilor de funcționare a societății, prin costuri reparatorii suplimentare, scădere a eficienței și nu în ultimul rând prin afectarea gravă a mediului pe termen lung. Accidentele au de asemenea un impact considerabil în mass media, afectând imaginea publică a instituțiilor statului, în anumite condiții afectând chiar imaginea statului

Întrebările care trebuie prioritizate în inspectarea navelor includ următoarele aspecte:

- *stabilitatea*, normele actuale de stabilitate pe navele de pasageri vechi necesită o actualizare suplimentară. În special, în ceea ce privește navele, avariate și/sau expuse la condiții meteorologice nefavorabile.

- *proiectarea navelor și evoluția tehnică*, standardele de siguranță au nevoie de adaptare în concordanță cu noile dezvoltări tehnice din acest sector, noile materiale utilizate, evoluția recentă în proiectarea navelor de pasageri, tipurile de motoare utilizate.

- *evacuare*, cum se poate asigura că listele de pasageri sunt exacte și actualizate, în conformitate cu Regulamentul privind normele aplicabile facilitării traficului maritim.

Nu în ultimul rând o atenție deosebită trebuie acordată persoanelor în vârstă și persoanelor cu mobilitate redusă. Rezultatele sunt menite să sporească siguranța persoanelor de pe navele de pasageri, fără a limita libertatea și drepturile personalității acestora.

Complementar se prezintă spre analiză următoarea informație:

Potrivit datelor prezentate de sistemul armonizat de control al statului portului efectuat în cadrul acordului de înțelegere Memorandumul de la Paris de la începutul anului 2024 până-n prezent au fost inspectate 69 de nave, unde au fost identificate 142 de deficiențe în vederea asigurării siguranței. Cele mai relevante au fost prezentate în tabelul de mai jos.

<u>ZONA</u>	<u>UNITATEA DEFECTĂ</u>	<u>NATURA DEFECTULUI</u>
Sisteme de urgență	04103 - Iluminatul în caz de urgență, baterii și întrerupătoare	Deteriorat

Sisteme de urgență	04103 – Iluminatul în caz de urgență, baterii și întrerupătoare	Nefuncțional
Utilități de salvare a vieții	11110 – Stocarea și furnizare bărcilor de salvare	Nu este în modul prevăzut
Siguranța la incendiu	07111- Echipament personal pentru securitatea în caz de incendiu	Lipsește
Specificații structurale	02108 – Instalații electrice în general	Nu este în modul prevăzut
Siguranța la incendiu	07110- Echipament personal pentru securitatea în caz de incendiu	Lipsește
Utilități de salvare a vieții	11101 - Bărci de salvare	Deteriorat
Sisteme de urgență	04110 - exerciții de abandon a navei	Lipsa antrenamentelor
Siguranța la incendiu	07109 - Instalatie fixa de stingere a incendiilor	Nefuncțional
Sisteme de urgență	07120 – Mijloace de evacuare	Blocat

Domeniul de aplicare al cadrului normativ ar trebui extins potrivit domeniul de aplicare al dispozițiilor UE privind siguranța navelor de pasageri existente pentru a acoperi mai multe tipuri de nave pentru călătoriile internaționale. De remarcat afilierea domeniului cu statul nostru, interacțiunea din 2009 și 2011, în care o navă de pasageri sub pavilionul Republicii Moldova de clasa “A” efectua voiajul între portul Giurgiulești (R. Moldova) și Istanbul (Turcia). Navă cu 168 de locuri disponibile, dotată cu buncăre preconizate pentru transportul mărfurilor efectua voiajul în decursul a 36 ore. Conform surselor informaționale nava a transportat în 2009 cca 3000 de pasageri, astfel ideea reluării curselor pentru transportul pasagerilor persistă, respectiv este primordial de a stabili condiții de siguranță pentru nave, indiferent de pavilion implicate în transportarea pasagerilor.

La moment cadrul normativ național nu identifică reglementări specifice în vedere asigurării condițiilor, standardelor potrivit cărora trebuie să corespundă navele de pasageri. Ajustarea reglementărilor naționale conform standardelor instituite la nivelul Uniunii Europene vor contribui atât la siguranța și protecția vieții umane, cât și la protecția mediului marin.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Navele de pasageri sunt împărțite în patru clase (A, B, C și D) în funcție de zonele maritime în care acestea operează.

La nivelul Uniunii Europene, statele cu acces la litoral publică lista zonelor maritime și a claselor de nave care pot traversa aceste zone, inclusiv orice perioadă restricționată sau condiții tehnice specifice zonei. Aceste date sunt furnizate publicului spre informare. Armatorii, la rândul său, sunt obligați să se conformeze condițiilor tehnice aplicabile, în dependență de zona unde va efectua voiajul nava.

Cerințe tehnice de siguranță:

- actul stabilește specificații tehnice detaliate cu privire la măsurile de siguranță care trebuie respectate de nave, precum:

1. construcția;
2. stabilitatea;
3. echipamentele tehnice;
4. sistemele electrice;
5. protecția împotriva incendiilor și salvarea personalului.

Inspecții și certificate de siguranță:

- fiecare navă de pasageri este inspectată înainte de a intra în exploatare și, ulterior, cel puțin o dată pe an. Navelor de pasageri care îndeplinesc cerințele de siguranță li se eliberează un certificat de siguranță pentru nave de pasageri, care trebuie reînnoit anual. Acest certificat poate fi eliberat și de organizațiile recunoscute, în temeiul acordurilor încheiate.

Particularitățile specifice privind întrunirea condițiilor stabilite de un act legislativ, cât și prezența certificatului la bordul navei impune revizuirea cadrului normativ pe orizontală. Astfel, intenția de a ajusta compartimentul III din anexa nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător cu completarea unui nou certificat și art. 39 din Codul Navigației Maritime Comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999 este una justificată.

Complementar, evidențiem că proiectul vizează aspecte privind corespunderea cerințelor tehnice pentru echipamentele maritime. Luând în considerare că reglementările tehnice al echipamentelor maritime în actele europene vizează aplicarea marcajului “*timona*” se consideră judicios modificarea normelor statuate la art. 23¹ alin. (1) al Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, în scopul excluderii conflictului de norme ale proiectelor, care urmează a fi elaborat de minister.

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

Opțiuni alternative nu au fost analizate, or instituții naționale care să aprobe norme și standarde care să garanteze un nivel ridicat de protecție a vieții umane nu sunt atestate pe teritoriul Republicii Moldova.

În acest sens, este important de a interveni în cadrul normativ național potrivit bunelor practici instituite la nivel internațional.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Nu este aplicabil

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea proiectului legii nu implică alocarea mijloacelor financiare din contul bugetului de stat.

Costurile estimative pentru elaborarea altor acte normative ce derivă din proiect, conform prevederilor Planului național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023, care vor asigura implementarea judicioasă a actului pot fi calculate în felul următor:

1. Codului internațional pentru siguranța navelor de mare viteză (HSC Code 1994), 1994 - 65.6 mii lei;
2. Codului internațional pentru siguranța navelor de mare viteză (HSC Code 2000) - 65.6 mii lei;
3. Codului privind stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave care fac obiectul instrumentelor OMI (IS Code 1998) - 65.6 mii lei;
4. Codului internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (IS Code 2008) - 65.6 mii lei;
5. Codului internațional din 2010 pentru aplicarea metodelor de încercare la foc (FTP Code 2010), în conformitate cu prevederile pentru protecția contra incendiului cuprinse în Convenția SOLAS - 65.6 mii lei;
6. Codului de siguranță al ambarcațiunilor cu forță portantă dinamică (DSC Code) - 65.6 mii lei;
7. Codului internațional al mijloacelor de salvare (LSA Code), aplică standardele internaționale cerute de capitolul III din Convenția SOLAS. - 65.6 mii lei.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Impactul asupra mediului de afaceri este limitat datorită lipsei navelor maritime de pasageri aflate sub pavilionul Republicii Moldova. Astfel, armatorii

care vor solicita înregistrarea navelor de pasageri sub pavilionul statului nostru vor trebuie să demonstreze conformitatea navei cu cerințele actului propus. În acest sens Agenția Navală sau organizațiile recunoscute vor elibera certificatul prevăzut în proiect.

Remarcă: costurile de conformitate pot varia în dependență de anul producerii navei de pasageri, iar costurile de inspecție în cazul Agenției Navale aceste vor fi calculate în baza Metodologiei aprobate de Guvern. Estimativ costul de reper poate devia de cele stabilite din regiune, spre exemplu potrivit portalului de tarife la inspecția inițială cu eliberarea certificatului de siguranță în România se achită taxa de 1244 (Roni) + 0,07 x L x (B+D), iar inspecția de reînnoire a certificatului – 1170 (Roni) + 0,07 x L x (B+D), unde L reprezintă lungimea maximă a navei, B – lățimea maximă, D - înălțimea de construcție.

4.4. Impactul social

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu este aplicabil

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil

4.5. Impactul asupra mediului

Nu este aplicabil

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Proiectul va contribui la obiectivele stabilite în vederea protecției vieții omenești, în timpul călătoriilor pe cale maritimă.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul transpune parțial:

- Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri. Obiectivul urmărit de actul european este de a asigura un nivel ridicat de protecție a vieții umane.

Actul prenotat nu a fost transpus anterior în cadrul normativ național, în acest sens în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, a fost elaborat tabelul de concordanță pentru actul Uniunii Europene transpus. Prevederile nepreluare din Directiva UE nu sunt aplicabile pentru Republica Moldova.

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

Proiectul legii creează cadrul normativ necesar transpunerii integrale a Directivei 2009/45/CE.

În contextul că normele proiectul vizează eliberarea certificatului, care se încadrează în sistemul de acte permissive și prezența acestuia la bordul navei, se propune ajustarea cadrului normativ pe orizontală. În acest sens, compartimentul III din anexa nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător se va completa la fel ca și art. 39 din Codul Navigației Maritime Comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999, cu acest certificat de siguranță. Inclusiv, se va modifica normelor statuate la art. 23¹ alin. (1) al Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității în scopul promovării reglementărilor tehnice la echipamentele maritime.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul legii va fi supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în implementarea legii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele instituții sunt vizate:

Avizare:

- Centrul de Armonizare a Legislației
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Consiliul Concurenței;
- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare, după cum urmează:

Expertizare:

- Ministerul Justiției;
- Centrul Național Anticorupție.

La fel, proiectul va fi transmis spre consultare Organismelor de evaluare a conformității acreditate și mediului de afaceri. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, a fost plasat anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului și studiului de cercetare, care poate fi accesat la adresa https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13061.

Subsidiar, informăm că Nota de fundamentare a fost examinată în prealabil în cadrul ședinței Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător din data de 03.09.2024 unde a fost susținută.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul legii va fi supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Rezultatele expertizelor menționate supra vor fi reflectate la etapa recepționării acestora.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul nu contravine legislației naționale.

Totodată, se propune intrarea în vigoare a actului la expirarea a 18 luni din data publicării în Monitorul Oficial. Termenul respectiv, este condiționat de volumul de acte internaționale pe care urmează ministerul să le prezinte spre aprobare Guvernului.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În termenul stabilit ministerul urmează să transmită Guvernului spre aprobare actele internaționale vizate. La rândul său, Agenția Navală se va asigura la înregistrarea navelor de pasageri, că acestea corespund cerințelor prevăzute în prezentul proiect și vor elibera certificatul(ele) respective, inclusiv va monitoriza reînnoirea actelor vizate. De menționat faptul că Agenția la moment este în proces de recrutare a personalului calificat, în vederea executării sarcinilor vizate în proiect. În acest sens, normele proiectului vizează și societățile de clasificare, care la fel pot asigura supravegherea asupra respectării pe nave a reglementărilor proiectului propus, în baza acordurilor stabilite cu Agenția Navală.

Secretar general

Angela ȚURCANU