

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

I. 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 acestea 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 furnizează un act actualizat și corelat cu tratatele 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. Acesta va asigura cadrul 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 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.

Totodată, luând în considerație acțiunea nr. 279 inclusă în Planul de acțiuni a Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 887/2023, și nivelul actului care asigură transpunerea, se propune și ajustarea normelor naționale în scopul eficientizării serviciilor de transport pe căile navigabile interne.

Preocuparea asigurării funcționării judicioase a transporturilor navale în vederea raționalizărilor voiajelor efectuate pe cale fluvială, precum și ținând cont saturarea căilor rutiere, siguranța transportului, economisirea energiei și calitatea vieții cetățenilor cer, în interesul public, o mai mare dezvoltare și o mai bună utilizare a potențialului de transport oferit de căile navigabile interne, în special prin îmbunătățirea competitivității. În acest sens, statele Uniunii Europene luând în considerare diferențele legislative interne privind sistemele de exploatare comercială a transportului pe căile navigabile interioare care nu favorizează buna funcționare a sectorului naval, au optat pentru introducerea dispozițiilor comune cu privire la transportul de mărfuri pe cale fluvială. Respectiv, modificările propuse urmează să asigure mecanisme competitive durabile a sectorului de transport pe căile navigabile interioare.

Intervențiile propuse derivă din *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 (anexa XXVIII-D), Directivele 2013/53/UE și 96/75/CE urmau să fie puse 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 Clasterul 4 Capitolul XIV la acțiunea nr. 18 și respectiv, 38 prevăd elaborarea proiectelor vizate.

În altă ordine de idei, luând în considerare că cadrul normativ a asigurat transpunerea parțială a actelor prevăzute infra, fără a stabili sancțiuni de ordin legislativ, se consideră oportună intervenția în Codul Contravențional, în vederea realizării obligațiilor asumate, potrivit:

- Regulamentului (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului și

- Directivei 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.

II. Totodată, luând în considerare **Decizia consemnată prin Procesul Verbal nr. 59 al Ședinței Secretarilor generali din 11 noiembrie 2024**, pct. II „*Examinarea proiectelor de acte normative asupra cărora nu s-a ajuns la consens în cadrul procesului de avizare*” de pe ordinea de zi și în conformitate cu art. 76 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, care stabilesc reexaminarea în vederea actualizării a actelor normative, pentru evaluarea compatibilității cu alte acte normative în vigoare la momentul reexaminării, precum și cu reglementările legislației Uniunii Europene, în conformitate cu angajamentele internaționale ale Republicii Moldova, se propune ajustarea actelor permissive din domeniul aerian.

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

Proiectul vizează următoarele aspecte importante:

- A.** instituirea normelor primare privind cerințele față de navele de pasageri;
- B.** ajustarea tipurilor de contracte de transport potrivit modelului european;
- C.** ajustarea unităților convenționale, se înaintează pentru a asigura respectarea normelor în domeniul transportului naval și totodată se instituie un mecanism nou de garantare și respectare a noilor reglementări în domeniul naval;
- D.** corelarea cadrului normativ național, în scopul asigurării transpunerii reglementărilor europene în domeniul aerian;

A. Actualmente transportul maritim de persoane este destul de răspândit pe piața internă a Uniunii Europene (în continuare - 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 amploarea 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 constituie prioritate 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.

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 includerea normelor primare cu privire la cerințele privind echipamentele maritime montate

la bordul navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova. Legislația sectorială de armonizare a Uniunii Europene prevede aplicarea pe echipamentele maritime instalate la bordul navelor a marcajului de conformitate, potrivit Directivei 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului. Marcajul „*timona*” cade sub incidența principiilor generale ale marcajului CE și indică faptul că echipamentele maritime respectă cerințele de siguranță și protecție a mediului stabilite de legislația Uniunii Europene și de convențiile internaționale relevante, cum ar fi Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare (SOLAS 74) și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL 73/78) la care Republica Moldova este parte. Marcajul este aplicat echipamentelor maritime care au trecut cu succes evaluarea conformității efectuată de un organism notificat, asigurând astfel că acestea pot fi utilizate în mod sigur la bordul navelor.

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.

B. Activitatea de transport naval intern vizează raporturile instituite de normele juridice speciale și anume de Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova. Respectiv, relațiile civile subiecților de drept se ordonează normele identificate. Astfel, potrivit alin.(1) al art. 62 din legea menționată, transportul de încărcături se efectuează în baza contractelor de transport în conformitatea cu cererea expeditorului și cu acordurile de organizare a transportului, precum și în măsura prezentării mărfii pentru transportare. Concluzionăm că obiectul contractului normelor respective reprezintă - încărcătura.

Pe de altă parte, normele instituite la nivel european vizează obiectul contractului atât nava, cât perioada contractului și marfa. În acest sens, reliefăm diversitatea contractelor de transport și prin urmare mecanismul oferit de cadrul normativ național nu poate fi competitiv cu cel regional. De regulă, în contractul de transport sunt reglementate preferințele părților și se completează cu reguli comerciale naționale sau internaționale, inclusiv cu normele în materie prevăzute de legea aplicabilă, determinată conform normelor dreptului internațional privat. Luând în considerare că navigarea în logistica căilor fluviale necesită o înțelegere solidă a opțiunilor de contractare - fiecare tip are implicații unice pentru strategia operațională și rezultatele financiare, se consideră necesară ajustarea normelor naționale cu cele instituite la nivel mondial.

Un alt aspect de remarcă vizează parcursul istoric al transporturilor de mărfuri în Uniunea Europeană și anume renunțarea de la sistemul de navlosire prin rotație, unde „*sistem de navlosire prin rotație*” înseamnă un sistem care constă din alocarea într-o bursă de navlu a cererilor de operațiuni de transport, la prețuri fixate anterior și în condiții făcute cunoscute de către clienți, în baza ordinii în care navele devin disponibile după descărcare. Transportatorilor li se solicită, în ordinea înscrierii în rotație, să aleagă un transport dintre cele oferite. Cei care nu fac nici o alegere își păstrează totuși poziția în ordine. Astfel, decizia a fost luată în favoarea liberalizării domeniului.

Actualmente, luând în considerație că transportul pasagerilor și de mărfuri efectuat de Î.S. Bacul Molovata este subvenționat din bugetul de stat, iar alte activități de transport similar nu este atestat ne vom axa mai mult pe cadrul normativ. Ignorarea intervenției limitează libera funcționarea a pieței de transporturi pe cale fluvială și poate crea un impediment la dezvoltarea în ansamblu în condițiile unui transport multimodal. Analiza privind accesul la serviciilor de transport naval utilizate de actorii din regiune demonstrează necesitatea intervenției din considerentele evocate supra.

Concluzionăm, cadrul normativ la moment nu acoperă diversitatea tipurilor de contracte utilizate la nivel internațional. Luând în considerare că Republica Moldova este implicată într-un proces amplu de dezvoltarea a tuturor tipurilor de transport și dispune doar de un singur complex portuar care asigură lanțurile de aprovizionare pentru importatorii și exportatorii autohtoni pe cale navigabilă, se consideră necesară intervenția legislativă în scopul asigurării rivalității comerciale atât pe plan intern cât și extern.

C. Modificările de ajustarea a unităților convenționale se înaintează pentru a garanta respectarea normelor în domeniul transportului naval, în scopul evitării incidentelor survenite atât pe navele aflate sub pavilionul Republicii Moldova, cât și activităților aferente domeniului. Respectiv pentru a realiza scopul de prevenție a legii contravenționale, precum și corelarea sancțiunilor la pericolul social enorm al faptei comise unitățile actuale care sunt nejustificat de mici. Pe de altă parte, în contextul noilor norme din domeniu transportului naval, potrivit actelor transpuse este de obligația statului de a stabili un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în conformitate cu prezenta directivă și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste sancțiuni sunt aplicate. Sancțiunile astfel prevăzute sunt eficiente, proporționale și disuasive.

Astfel, normele propuse sunt în vederea asigurării respectării următoarelor norme:

- Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime aprobat prin hotărârea Guvernului nr. 413/2021 și anume pct. 9, 15-18, 20, 28, 32-34, 44 – propunerile privind suplینirea Codului Contravențional cu art. 195¹⁴ și

- Normelor metodologice privind punerea în aplicarea a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codului ISM) pct. 4, 5, 6, 7, 13, 16 - propunerile privind suplینirea Codului Contravențional cu art. 195¹⁵.

D. Prin semnarea Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292/2012) – parte componentă a Acordului de Asociere RM-UE, și, în calitate de stat membru la Organizația Aviației Civile Internaționale (*în continuare OACI*), Republica Moldova se obligă să transpună și să actualizeze reglementările emise de acestea pentru a avea un cadru regulatoriu **uniform** în raport cu toate statele semnatare în vederea menținerii unui nivel cât mai înalt al siguranței zborurilor.

Menționăm că, toate actele fie ele permissive/tehnice sau administrative emise sau nu de AAC, în aviația civilă internațională sunt identice în toate cele 193 de state membre OACI și 27 de state membre ale UE, structura, forma și conținutul fiind aceleași.

Respectiv, de la adoptarea în anul **2019** a Hotărârii de Guvern nr. 641 prin care a fost aprobat Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, prin care a fost transpus Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, actul UE respectiv a fost modificat și completat prin 11 amendamente.

La etapa actuală, toate actele permissive emise în vederea aplicării prevederilor Hotărârii de Guvern nr. 641/2019 sunt incluse în nomenclator, iar odată ce Hotărârea va fi abrogată și elaborată în redacție nouă, vor exista devieri de la Nomenclatorul actelor permissive stabilit prin Legea 160/2011.

Prin urmare, adoptarea modificărilor propuse prin proiectul de lege sunt imperioase.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

În domeniu naval:

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 fi exploatată 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.

La fel, se va lua în considerație ca echipamentele maritime prevăzute în actele secundare să fie cu marcajul „*timona*”, acesta cade sub incidența principiilor generale ale marcajului CE și indică faptul că echipamentele maritime respectă cerințele de siguranță.

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.

La instituirea normelor primare privind cerințele tehnice echipamentelor maritime se ia în considerare necesitatea stabilirii unui termen de tranziție, în scopul asigurării continuității raporturilor juridice stabilite în baza reglementărilor actuale. În acest sens propunerea privind intrarea în vigoare a actului normativ la expirarea a 18 luni din data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova este relevant.

Totodată, ajustarea tipurilor de contracte de transport va contribui la organizarea deplasării mărfurilor pe cale navală, care se va efectua în baza contractelor încheiate și negociate în mod liber între părțile ceea ce va contribui la diversificarea serviciilor de transport naval, impactul reflectându-se la sporirea solicitărilor.

Ce ține de domeniu aerian:

Proiectul urmărește realizarea următoarelor obiective de bază:

1. Ajustarea denumirilor actelor permissive conținute în Nomenclatorul actelor permissive.

La compartimentul „II. Actele permissive care se încadrează în categoria autorizațiilor”, la poziția 41 sintagma „Certificat al întreprinderii de întreținere tehnică” se substituie cu sintagma „Certificat de autorizare al organizației de întreținere”;

Actul permisiv rămâne același, doar urmează ajustarea titlului, astfel cum este prevăzut de actele normative aplicabile. Respectiv nu apar alte persoane/entități afectate.

2. Completarea cu 3 acte permissive noi:

- Certificat de autorizare al organizației de management al continuității navigabilității;
- Certificat de autorizare al organizației de pregătire pentru întreținere;
- Certificat de autorizare al organizației cu privilegii combinate în materie de navigabilitate.

Aici menționăm că actele respective vor fi eliberate gratuit și pe o perioadă nelimitată de către AAC în calitate de autoritatea responsabilă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile.

Atragem atenția la prevederile Codului aerian nr. 301/2017 care stabilesc competența AAC de certificare a diferitor categorii de agenți aeronautici, în cazul dat:

- Art. 7 alin. (3) pct. 5 lit. c)-d).

c) certifică și supraveghează exercitarea activităților aeronautice civile, inclusiv a activităților aeronautice civile conexe;

d) supraveghează respectarea normelor de navigabilitate de către operatorii aeriieni și întreprinderile care execută lucrări de reparație și întreținere a aeronavelor/componentelor și a tehnicii aeronautice.

Inclusiv și dispozițiile care stabilesc norme generale pentru certificarea și supravegherea agenților aeronautici, prevăzute la:

➤ Art. 9. Dispoziții generale privind supravegherea continuă.

(1) În scopul realizării siguranței zborului, sînt supuși certificării și supravegherii continue următoarele categorii de agenți aeronautici:

b) agenții aeronautici care au ca obiect de activitate proiectarea, fabricarea și întreținerea aeronavelor, a motoarelor, a elicelor, a pieselor și a echipamentelor asociate, precum și cei care au ca obiect de activitate procesele specializate, inclusiv încercările de tip, testările specializate și distribuirea produselor aeronautice;

e) agenții aeronautici care se ocupă cu pregătirea personalului aeronautic civil;

➤ Art. 10. Activitatea de supraveghere continuă;

➤ Art. 11. Programul de supraveghere continuă;

➤ Art. 12. Neconformități cu cerințele aplicabile;

➤ Art. 13. Inspectorii aeronautici;

➤ Art. 14. Suspendarea certificatelor;

➤ Art. 15. Revocarea certificatelor;

➤ Art. 20 alin. (2) lit. d).

d) organizațiile responsabile pentru întreținerea produselor, a pieselor și a echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. În lipsa unor dispoziții contrare, aceste capacități și mijloace sînt recunoscute prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unei aprobări organizației. În aprobare se specifică privilegiile acordate organizației autorizate și domeniul de aplicare al respectivei aprobări;

➤ Art. 22 alin. (3).

(3) Cerințele esențiale privind certificarea personalului aeronautic, precum și a persoanelor și a organizațiilor implicate în instruirea, testarea, verificarea și evaluarea medicală a acestuia, inclusiv a simulatoarelor de zbor, se conțin în anexa nr. 4.

3. Excluderea unor acte permissive.

La compartimentul III. „Actele permissive care se încadrează în categoria certificatelor” pozițiile 15 și 16 „Certificat de navigabilitate”, respectiv „Autorizație pentru zbor special”. Necesitatea excluderii acestora este justificată prin faptul că respectivele acte nu constituie acte permissive în înțelesul Legii nr. 160/2011. Documentele respective nu presupun conferirea de drepturi și obligații pentru inițierea, desfășurarea și/sau încetarea activității de întreprinzător sau a unor

acțiuni aferente și indispensabile acestei activități. Acestea sunt documente ce se referă la starea tehnică a aeronavei sau componente, și anume:

➤ Certificatul de navigabilitate este un document care confirmă că, în urma unei inspecții, revizii, reparații, modificări sau instalări, aeronava sau părțile ei componente corespund normelor de navigabilitate în vigoare, adică se dovedește că aeronava este în condiție tehnică de operare în siguranță (art. 5, 20 din Codul aerian nr. 301/2017).

➤ În cazul Autorizației pentru zbor special specificăm că, conform Codului aerian și Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 91/2024 (care transpune Regulamentul (UE) nr.748/2012), ea este înlocuită cu Permisul de zbor. Acesta se poate elibera pentru aeronavele care nu îndeplinesc sau pentru care nu s-a demonstrat că îndeplinesc cerințele de navigabilitate aplicabile, dacă se demonstrează că aeronava este în măsură să efectueze un zbor normal în condiții de siguranță definite, de exemplu în următoarele scopuri:

- schimbarea statului de înmatriculare;
- demonstrarea conformității cu normele sau specificațiile de certificare;
- instruirea personalului organizațiilor de proiectare sau al organizațiilor de producție;

- încercările în zbor după fabricație pentru aeronavele nou fabricate;
- pilotarea aeronavelor aflate în fabricație între unitățile de producție;
- expoziții și spectacole aeriene;

pilotarea aeronavei către o locație unde ar urma să aibă loc revizia de întreținere sau de navigabilitate sau către un loc de conservare.

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

Ce ține de domeniul naval:

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.

În cazul *domeniului aerian*, dacă Nomenclatorul actelor permissive nu va fi ajustat se va menține discrepanțe în cadrul normativ aplicabil certificării agenților aeronautice, ceea ce va crea confuzii în rândul destinatarilor.

Transpunerea cadrului normativ european a devenit și mai evidentă, și mai importantă în contextul în care Republica Moldova a devenit stat-candidat pentru aderarea la UE, statut confirmat de către Consiliul European la 23 iunie 2022. Astfel, procesul de transpunere a acquis-ului european, inclusiv în domeniul aviației civile, trebuie să fie unul cât se poate mai aproape de regulamentele europene și cât se poate mai rapid posibil, în caz contrar, Republica Moldova nu-și va îndeplini obligațiile asumate în urma semnării Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, și nu se va îmbunătăți nivelul de siguranță a zborurilor.

Cel mai grav, nu se vor recunoaște pe plan european/internațional certificatele/autorizațiile eliberate de autoritățile din Republica Moldova.

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.

Cheltuielile necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor proiectului, vor fi asigurate din contul și în limita mijloacelor financiare prevăzute în acest scop, în bugetul de stat.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Domeniu naval:

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.

Luând în considerare că în Republica Moldova nu sunt atestați producători de nave și echipamente maritime, costurile de conformitate nu pot fi subiectul impactului asupra sectorului privat.

Normele proiectului sunt în coerență cu ultimele ajustări ale cadrului normativ în vederea înregistrării navelor în Registrul de Stat și în comun creează un nou pilon al regimului de reglementare pentru transportul maritim de calitate, obiectiv al convențiilor Organizației Maritime Internaționale, precum Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare (SOLAS, 74) și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL 73/78), la care Republica Moldova este parte. Respectiv, impactul va fi resimțit la determinarea profilului de risc al navei (PRN) la controlul Statului port.

Domeniu aerian:

La etapa actuală în Republica Moldova activează următoarele întreprinderi, fiind înregistrate:

1. Întreprinderi de management al menținerii navigabilității ale operatorilor aerieni din Republica Moldova care operează aeronavele ce dețin certificat de tip, certificat de tip restrictiv, certificat de tip suplimentar emis sau validat de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA).

Întreprinderi certificate de AAC:

Nr .	Denumirea întreprinderii	Certificat	Tip aeronave
1	S.R.L. " FLY ONE"	MD.MG.0 01	Airbus A319/A320/321
2	“AEROTRANSCARG O” S.R.L.	MD.MG.0 02	Boeing B747-400 serie
3	C.A."TERRA AVIA" SRL	MD.MG.0 04	Boeing B777/400/B737
4	“FLY PRO” S.R.L.	MD.MG.0 07	Boeing B747-200 serie Airbus A300-600 series
5	CA "HiSky" S.R.L.	MD.MG.0 08	Airbus A318/319/320/321

2. Întreprinderi cu atribuții de întreținere care sunt autorizate pentru întreținerea aeronavelor ce dețin certificat de tip, certificat de tip restrictiv, certificat de tip suplimentar emis sau validat de EASA:

Nr .	Denumirea întreprinderii	Certificat	Tip aeronave
1	“AEROTRANSCARG O” S.R.L.	CAA.145.00 27	Boeing B747-400 series
2	“SKY TECHNICS” S.R.L.	CAA.145.00 29	Airbus A318/A319/A320/A321 Airbus A300-600 Boeing B737-300/400/500 Boeing B747-200/300/400 serie Boeing B777-200ER
3	“Aeroengineers International MO” S.R.L.	MD.145.003 3	Airbus A318/A319/A320/A321 Boeing B737-300/400/500 Boeing B737-600/700/800/900 Boeing B737-7/8/9 Embraer ERJ-170/190 Series

4	"MALAGA MAINTENANCE CENTER" S.R.L.	MD.145.003 2	Antonov An-26	
5	DIPLOMAT AIR	CAA RM 0024	Line – Antonov-24/26 series	
6	"TECHLINE Int" S.R.L.	MD.145.00 34	Airbus A318/A319/A320/321	

3. Personalul de întreținere în cadrul întreprinderilor menționate la pct. 1 și 2 – 350 persoane.

4. Întreprinderi cu atribuții de pregătire a personalului prevăzut de pct. 3 în Republica Moldova nu sunt.

Impactul asupra sectorului privat este minim deoarece prin Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 641/2019 a fost instituit cadrul normativ primar, fiind necesare doar ajustarea denumirilor și actualizarea procedurilor, manualelor/instrucțiunilor operaționale interne, pentru a aduce în conformitate aceste documente la noile cerințe atât la nivel de normă cât și pentru aplicarea uniformă în industria aeronautică națională și internațională.

În concluzie, necesitatea schimbării situației curente este dictată de obligația respectării principiului de coerență și consecutivitate a normelor juridice.

4.4. Impactul social

Cadrul normativ în domeniu naval determină un grad de siguranță înalt, respectiv serviciile de transport al pasagerilor va fi realizat în siguranță.

Iar, modificările și ajustările incluse privind menținerea navigabilității aeronavelor și produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu va facilita activitatea uniformă la nivel național și internațional, determinând un grad de siguranță mai mare în procesul operațional, fiind și un factor care va contribui la menținerea unui nivel mai ridicat de siguranță al aviației civile, fapt ce prevalează și pentru siguranța pasagerilor.

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

Conceptual proiectul contribuie la obiectivele stabilite în vederea protecției mediului marin.

Impactul asupra mediului fiind determinată de procesul firesc al activității de transport aerian, generate de activitățile aeronautice civile (emisiile de dioxid de carbon CO₂, zgomot).

4.6. Alte impacturi și informații relevante

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

Iar, normele de modificare a tipurilor de contract vor simplifica accesului la serviciile de transport fluvial, facilitând construirea unei economii durabile și competitive.

La general normele vor facilita crearea condițiilor necesare pentru sporirea calității serviciilor prestate și competitivității întreprinderilor naționale în vederea promovării intereselor economice ale Republicii Moldova în cadrul cooperării internaționale.

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:

- (transpune art. 1-9, art. 12, art. 13 și Anexa III) 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;

- (transpune art. 1, art. 2, art. 6 și 9) Directiva 96/75/CE a Consiliului din 19 noiembrie 1996 privind sistemele de navlosire și de stabilire a prețurilor în transportul național și internațional pe căile navigabile interioare în Comunitate, obiectivul căruia este de a liberaliza accesul la serviciile de transport fluvial.

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 nepreluate din Directiva UE nu sunt aplicabile pentru Republica Moldova.

La fel, proiectul urmărește crearea cadrului juridic intern pentru implementarea:

a) obiectivelor actului juridic al UE:

b) gradul de transpunere a actului juridic al UE, precizându-se dacă transpunerea este totală, parțială sau selectivă;

c) argumentarea introducerii unor reglementări care nu sunt prevăzute expres în actul juridic al UE și/sau care depășesc cerințele minime stabilite de acesta

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

Proiectul legii creează cadrul normativ necesar transunerii 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. Subsidiar, vor fi incluse norme primare în Cod privind cerințele echipamentelor maritime, care vor asigura transpunerea prevederilor Directivei 2014/90/UE.

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 a fost transmis spre consultare părților interesate 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 cazul reglementărilor ce țin de domeniului naval:

- în termenul stabilit ministerul urmează să transmită Guvernului spre aprobare actele internaționale vizate. La fel, sunt vizate și acțiuni conexe în scopul aprobării reglementărilor tehnice prevăzute în anexa 1 al *Directivei 2009/45/CE* precum și pentru echipamentele maritime în conformitate cu *Directiva 2014/90/UE* privind echipamentele maritime.

Pe de altă parte, 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.

În cazul reglementărilor ce țin de domeniului aerian:

- concomitent cu promovarea proiectului de lege este elaborarea și apoptarea Regulamentului privind continuitatea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea organizațiilor și a personalului cu atribuții în domeniu, și de abrogare a Regulamentului privind menținerea navigabilității aeronavelor și produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 641/2019.

Secretar general

Angela ȚURCANU