

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port

1.	Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
	Proiectul hotărârii de Guvern a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu participarea Agenției Navale a Republicii Moldova.
2.	Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	<p>Proiectul hotărârii de Guvern este elaborat în temeiul Legii 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 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199 art. 442) și în conformitate cu prevederile art. 6 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999, care stabilește că autoritatea administrației publice centrale în domeniul transporturilor elaborează și promovează politica statului în domeniul navigației maritime comerciale, asigurând totodată elaborarea proiectelor de acte normative de profil.</p> <p>Necesitatea elaborării prezentului proiect rezidă din obligativitatea transpunerii și implementării următoarelor acte juridice ale UE (conform PNA 2025-2029 Cluster 4, Cap. 14, Acțiunea 114), care completează regimul juridic al controlului statului portului:</p> <ul style="list-style-type: none">• Directiva 96/40/CE (modelul comun de carte de identitate pentru inspectori);• Directiva 2009/16/CE (completarea elementelor netranspuse anterior prin HG nr. 183/2024);• Regulamentul (UE) nr. 428/2010 (inspecțiile extinse);• Regulamentul (UE) nr. 801/2010 și• Regulamentul (UE) nr. 802/2010 (criteriile privind statul de pavilion și performanța companiei).
2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	<p>Situația actuală în domeniul controlului statului portului este reglementată de Regulamentul-cadru aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, care a pus bazele mecanismului de inspecție a navelor străine în porturile naționale sau în apele aflate sub jurisdicția Republicii Moldova. Deși acest act normativ a transpus parțial Directiva 2009/16/CE, monitorizarea ulterioară a procesului de armonizare a scos în evidență existența unor lacune normative ce pot afecta eficiența inspecțiilor și nivelul de siguranță maritimă. O problemă centrală o constituie absența unui model uniform de legitimare a inspectorilor, conform standardelor prevăzute de Directiva 96/40/CE, fapt ce poate îngreuna recunoașterea autorității acestora în raport cu comandanții navelor străine și echipajele acestora.</p> <p>O altă deficiență majoră a cadrului normativ în vigoare rezidă în reglementarea insuficientă a procedurilor pentru inspecțiile extinse, lipsind listele orientative ale aspectelor specifice de control care se regăsesc în Regulamentul (UE) nr. 428/2010. Această lacună limitează capacitatea inspectorilor de a evalua în profunzime navele cu profil de risc ridicat.</p>

	<p>Totodată, metodologia actuală de calcul a profilului de risc al navelor nu integrează complet parametrii de performanță ai statului de pavilion și ai companiilor de navigație, așa cum sunt detaliați în Regulamentele (UE) nr. 801/2010 și nr. 802/2010. Lipsa unor indicatori clari, precum factorul de depășire (FD) pentru determinarea riscului, poate conduce la o planificare suboptimală a inspecțiilor.</p> <p>De asemenea, cadrul normativ actual nu reflectă pe deplin sistemul specific de inspecții pentru navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză, prevăzut de Directiva (UE) 2017/2110, aspect important pentru garantarea siguranței pasagerilor în cadrul serviciilor regulate. La nivel terminologic și procedural, utilizarea sintagmei „proces-verbal de control” în loc de „raport de inspecție” creează neconcordanțe cu standardele internaționale și europene (MOU Paris), îngreunând schimbul de date în sistemele informatice maritime. Acest termen s-a perpetuat încă de la aprobarea HG nr. 183/2024 actuale (fiind transpusă eronat din Directiva 2009/16/CE).</p> <p>Toate aceste carențe normative impun modificarea Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 pentru a asigura o transpunere integrală a acquis-ului comunitar și pentru a oferi Agenției Navale instrumentele juridice necesare exercitării unui control riguros și conform cu exigențele europene.</p>
3.	Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
	<p>Obiectivul central al acestui proiect este perfecționarea mecanismului de control al statului portului prin alinierea completă la standardele tehnice ale Uniunii Europene. Scopul modificărilor propuse constă în oferirea unor instrumente de lucru mai precise pentru inspectorii Agenției Navale, astfel încât aceștia să poată evalua corect riscurile pe care le prezintă navele străine. Soluția propusă nu presupune crearea unei structuri noi, ci eficientizarea reglementărilor existente prin introducerea unor criterii matematice și procedurale clare, care să garanteze că nicio navă cu deficiențe majore nu pune în pericol siguranța navigației sau mediul înconjurător în apele Republicii Moldova.</p>
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	<p>Proiectul introduce o serie de modificări la Regulamentul-cadru aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, menite să acopere aspecte tehnice care nu au fost detaliate anterior. Printre elementele de noutate se numără:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se stabilesc cerințe stricte pentru legitimația de serviciu a inspectorilor, care va include acum și o traducere în limba engleză, facilitând recunoașterea autorității acestora la bordul navelor străine. - Se introduc formule statistice clare pentru a determina performanța statelor de pavilion (listele albă, gri și neagră) și a companiilor de navigație. Aceasta permite inspectorilor să știe exact ce nave trebuie controlate cu prioritate. - Este adăugată o listă detaliată cu punctele critice ce trebuie verificate la navele care prezintă un risc ridicat (cum ar fi starea corpului navei, sistemele de urgență sau instalațiile de stingere a incendiilor). - Se înlocuiește termenul de „proces-verbal de control” cu cel de „raport de inspecție”, pentru a asigura o comunicare uniformă la nivel internațional.
3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
	<ul style="list-style-type: none"> - Opțiunea Status Quo (lipsa intervenției): Aceasta a fost respinsă deoarece menținerea cadrului actual ar fi lăsat Republica Moldova cu o legislație incompletă

	<p>față de angajamentele luate prin Acordul de Asociere cu UE, riscând o monitorizare ineficientă a siguranței maritime.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaborarea unui nou Regulament: S-a considerat că această variantă nu este oportună, fiind mult mai eficientă și rapidă actualizarea prin modificări a regulamentului deja existent (Hotărârea Guvernului nr. 183/2024), în contextul demersurilor de transpunere accelerată.
4.	Analiza impactului de reglementare
4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Implementarea proiectului va eficientiza activitatea Agenției Navale prin oferirea unor instrumente clare de evaluare a riscului și a unor proceduri de inspecție armonizate cu standardele UE. Nu sunt necesare schimbări structurale sau instituționale noi, deoarece sarcinile vor fi exercitate de personalul existent.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Aprobarea acestui proiect nu implică cheltuieli suplimentare de la bugetul de stat. Toate activitățile legate de efectuarea inspecțiilor și emiterea noilor legitimații de serviciu vor fi acoperite din bugetul anual aprobat pentru Agenția Navală a Republicii Moldova.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	Impactul este unul pozitiv, generând un mediu echitabil și predictibil pentru operatorii maritimi care respectă normele de siguranță. Noile criterii de performanță a companiilor vor permite identificarea și monitorizarea mai strictă doar a acelor operatori care prezintă deficiențe repetate, fără a crea bariere administrative pentru companiile cu performanțe ridicate.
4.4.	Impactul social
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	Nu se aplică.
4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Nu se aplică.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Impact pozitiv.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Nu se aplică.
5.	Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1.	Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

	<p>Prezentul proiect reprezintă un exercițiu de armonizare legislativă, fiind elaborat în scopul transpunerii și implementării următoarelor acte juridice ale Uniunii Europene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Directiva 96/40/CE privind modelul comun de carte de identitate pentru inspectori; - Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului (completarea elementelor netranspuse anterior); - Regulamentul (UE) nr. 428/2010 referitor la procedurile pentru inspecțiile extinse; - Regulamentul (UE) nr. 801/2010 și - Regulamentul (UE) nr. 802/2010 privind performanța statului de pavilion și a companiilor. <p>Proiectul este compatibil cu principiile legislației UE în domeniul siguranței maritime, neidentificându-se contradicții între normele propuse și standardele europene. Gradul de compatibilitate este „conformitate deplină” pentru articolele vizate de acest PHG.</p>
5.2.	<p>Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE</p>
	<p>Prezentul proiect instituie setul de măsuri normative necesare pentru aplicarea directă și eficientă a standardelor tehnice europene în cadrul controalelor efectuate de statul portului. Prin modificările propuse la Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, se creează cadrul juridic intern pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implementarea criteriilor statistice de performanță: Introducerea formulelor de calcul pentru factorul de depășire (FD) și indicii de reținere/deficiență permite clasificarea riguroasă a navelor și companiilor în funcție de nivelul de risc. - Uniformizarea procedurilor de control: Stabilirea listei specifice de verificare pentru inspecțiile extinse și a cerințelor pentru legitimația de serviciu a inspectorilor asigură un tratament nediscriminatoriu și transparent pentru toți operatorii maritimi care fac escală în porturile Republicii Moldova. - Digitalizarea și raportarea datelor: Trecerea la terminologia de „raport de inspecție” facilitează integrarea rezultatelor controalelor în sistemele de monitorizare internaționale. <p>Aceste măsuri sunt esențiale pentru a oferi Agenției Navale autoritatea necesară de a interveni atunci când o navă nu îndeplinește standardele de siguranță, asigurând astfel implementarea reală, nu doar formală, a legislației UE în domeniu.</p>
6.	<p>Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ</p>
	<p>În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, a fost plasat anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port pe platforma guvernamentală www.particip.gov.md, la adresa:</p> <p>https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16269</p> <p>Proiectul va fi suspus procesului de consultare publică și avizare/expertizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239 privind transparența în procesul decizional.</p> <p>În cadrul procesului de avizare, proiectul va fi remis spre avizare următoarelor autorități și entități publice interesate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;

	<ul style="list-style-type: none"> - Ministerului Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; - Centrul de Armonizare a Legislației. <p>Propunerile și obiecțiile asupra proiectului vor fi generalizate în Sinteză la proiect.</p>
7.	Concluziile expertizelor
	După definitivarea proiectului actului normativ potrivit avizelor și rezultatelor consultărilor publice, proiectul urmează a fi expertizat de către Ministerul Justiției în conformitate cu articolul 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative și de Centrul Național Anticorupție în conformitate cu articolul 36 din aceeași lege.
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
	Adoptarea prezentei hotărâri nu impune modificarea sau abrogarea altor acte normative în vigoare. Proiectul se inserează în cadrul normativ existent în calitate de act sectorial distinct, care completează lacuna identificată la nivelul legislației secundare privind Controlul Statului Port.
9.	Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
	<p>Implementarea noilor reglementări va fi asigurată de către Agenția Navală a Republicii Moldova, în calitatea sa de autoritate competentă responsabilă de controlul statului portului. Principalele acțiuni necesare includ:</p> <p>Actualizarea procedurilor interne de lucru: Inspectorii vor utiliza noile liste de control specifice pentru inspecțiile extinse și vor aplica formulele statistice de calcul pentru determinarea profilului de risc al navelor și companiilor.</p> <p>Emiterea noilor legitimații: Autoritatea competentă va emite legitimații de serviciu conform noului model armonizat, care să ateste dreptul inspectorilor de a efectua controale în conformitate cu legislația națională și internațională.</p> <p>Monitorizarea și raportarea: Rezultatele inspecțiilor vor fi documentate sub denumirea de „raport de inspecție”, asigurând trasabilitatea și transparența datelor în raport cu organizațiile maritime internaționale.</p> <p>Capacitățile administrative, umane actuale ale ANRM sunt considerate suficiente pentru a absorbi aceste sarcini fără a fi necesară alocarea de resurse suplimentare de la bugetul de stat.</p>

**Viceprim-ministru, ministrul
Infrastructurii și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA