NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul Hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului
privind respectarea obligațiilor statului de pavilion

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Autorul proiectului de act normativ este Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de organ central de specialitate în domeniul transportului naval, potrivit art. 6 din Legea nr. 599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, în colaborare cu Agenția Navală a republicii Moldova (ANRM).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Sursa proiectului o constituie documentul de politici în domeniul integrării europene. Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, prevede, la Anexa A, Cluster 4, acțiunea nr. 118, elaborarea unei hotărâri de Guvern pentru transpunerea Directivei 2009/21/CE în forma sa consolidată. Proiectul realizează această acțiune. Proiectul se înscrie totodată în cadrul angajamentelor asumate în procesul de negociere a Capitolului 14 „Politica de transport" din Cluster 4 și susține îndeplinirea criteriului de referință pentru închidere privind atingerea unui nivel avansat de aliniere la acquis-ul Uniunii Europene în domeniul siguranței și securității maritime, reflectat în matricea aferentă Capitolului 14. Proiectul contribuie, de asemenea, la realizarea acțiunilor din Foaia de parcurs pentru îmbunătățirea statutului pavilionului Republicii Moldova în raport cu Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului pentru anii 2025-2027, aprobată prin Dispoziția Guvernului nr. 143-d din 24 septembrie 2025. În ceea ce privește temeiul juridic al clauzei de adoptare, Legea nr. 599/1999 constituie cadrul primar al domeniului, dar nu conține o normă de delegare expresă care să împuternicească Guvernul să aprobe prezentul Regulament. Prevederile relevante au caracter de cadru, respectiv art. 2 alin. (1), potrivit căruia relațiile din domeniu se reglementează de Cod și de alte acte normative adoptate în conformitate cu acesta, art. 6 alin. (3) lit. c), care prevede atribuția organului central de specialitate de a elabora și propune Guvernului spre aprobare proiecte de acte normative de punere în aplicare, precum și art. 6^1 alin. (4) lit. a) și q), privind atribuțiile ANRM în materia controlului statului de pavilion și respectării obligațiilor internaționale. În consecință, clauza de adoptare se întemeiază pe competența normativă generală a Guvernului, prevăzută de art. 6 lit. c) și h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern. Această soluție este identică cu cea utilizată în actul care se abrogă, HG nr. 414/2020, și cu cea utilizată în actul din aceeași materie, HG nr. 183/2024 privind obligațiile statului port. Temeiul respectiv se coroborează, sub aspect sectorial, cu art. 2 alin. (1) din Legea nr. 599/1999.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Situația actuală în domeniu. Republica Moldova este un stat fără ieșire directă la mare, însă are acces la căile navigabile internaționale și la Marea Neagră prin segmentul maritim al fluviului Dunărea, unde funcționează Complexul Portuar Giurgiulești. Acesta reprezintă principala infrastructură portuară utilizată în activitatea maritimă comercială aflată sub jurisdicția Republicii Moldova. Sub aspectul pavilionului, începând cu anul 2022 nicio navă maritimă nu mai arborează pavilionul Republicii Moldova. În prezent, activitatea maritimă care interacționează direct cu jurisdicția națională privește, în principal, navele străine care fac

escală în Complexul Portuar Giurgiulești. Cu toate acestea, lipsa navelor maritime sub pavilion național nu înlătură obligația statului de a avea un cadru normativ și administrativ pregătit pentru exercitarea funcțiilor de stat de pavilion, în special în perspectiva relansării registrului naval și a alinierii la acquis-ul Uniunii Europene.

Cadrul normativ actual este reprezentat de HG nr. 414/2020 pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion. Acest act a transpus Directiva 2009/21/CE în forma sa anterioară modificărilor recente operate la nivelul Uniunii Europene. Între timp, Directiva 2009/21/CE a fost modificată substanțial prin Directiva UE/2024/3100, iar forma consolidată a acesteia conține cerințe noi, care nu se regăsesc în actul național în vigoare.

Diferența dintre cadrul vechi și cel nou nu este una formală. Forma inițială a Directivei reglementa, în principal, obligațiile de bază ale statului de pavilion, cooperarea între administrații, auditul OMI și sistemul de management al calității. Forma consolidată extinde semnificativ reglementarea și introduce elemente noi, precum inspecțiile statului de pavilion bazate pe riscuri, cerințe mai clare privind controlorii, inspectorii și personalul care asistă la efectuarea controalelor, consolidarea capacității administrative și tehnice, reguli mai detaliate privind sistemul de management al calității, gestiunea informațiilor electronice privind navele, conectarea la portalul digital și la baza de date instituite la nivelul Uniunii Europene, precum și mecanisme de raportare și cooperare cu Comisia Europeană și Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA).

Prin urmare, problema principală constă în faptul că HG nr. 414/2020 nu mai reflectă conținutul actual al Directivei 2009/21/CE și nu oferă un cadru complet pentru exercitarea atribuțiilor statului de pavilion în conformitate cu forma consolidată a acquis-ului. Menținerea actului în vigoare ar perpetua decalajul față de legislația UE și ar lăsa neacoperite cerințe esențiale privind inspecțiile, capacitatea administrativă, calitatea proceselor interne și schimbul electronic de informații.

La această problemă de fond se adaugă o problemă de structură. HG nr. 414/2020 are o redactare care nu mai corespunde în mod optim cerințelor actuale de tehnică legislativă, iar introducerea tuturor elementelor noi prin modificări punctuale ar conduce la un text încărcat și dificil de urmărit. Volumul modificărilor necesare depășește pragul de 30% din text, ceea ce justifică elaborarea unui act nou și abrogarea actului existent.

Părțile direct vizate sunt Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de organ central de specialitate în domeniul transportului naval, și ANRM, în calitate de autoritate competentă responsabilă de aplicarea Regulamentului. Sunt interesate, de asemenea, organizațiile recunoscute de inspecție și control, operatorii și companiile care activează în Complexul Portuar Giurgiulești, precum și, în perspectivă, proprietarii sau operatorii navelor care ar putea arbora pavilionul Republicii Moldova. La nivel internațional, cadrul normativ prezintă relevanță pentru Organizația Maritimă Internațională, pentru Secretariatul Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului și, în perspectiva aderării, pentru Comisia Europeană și EMSA.

ANRM dispune în prezent de o capacitate administrativă limitată. Efectivul real este de aproximativ 32 de angajați, dintr-un efectiv aprobat de 45 de posturi, iar subdiviziunea responsabilă de inspecțiile de stat de pavilion are un număr redus de unități de personal și exercită, în paralel, atribuții privind controlul statului portului, securitatea navelor și facilităților portuare și Codul internațional de management al siguranței. Din acest motiv, aplicarea noilor cerințe trebuie pregătită etapizat, prin proceduri interne, formare profesională și consolidarea treptată a capacității administrative.

În absența intervenției, cadrul național ar rămâne necorelat cu forma consolidată a Directivei 2009/21/CE, iar acțiunea nr. 118 din PNA 2025-2029 ar rămâne nerealizată.

Totodată, ar fi afectat progresul Republicii Moldova în procesul de negociere a Capitolului 14 „Politica de transport”, în special în partea ce ține de alinierea la acquis-ul Uniunii Europene în domeniul siguranței și securității maritime.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Obiectivul general al proiectului este exercitarea efectivă, consecventă și conformă cu forma consolidată a acquis-ului a responsabilităților și obligațiilor care revin Republicii Moldova în calitate de stat de pavilion. Proiectul urmărește să creeze un cadru normativ predictibil, conform standardelor Organizației Maritime Internaționale și pregătit pentru auditare. Obiectivele specifice constau în actualizarea cadrului normativ național la forma consolidată a Directivei 2009/21/CE, eliminarea decalajului față de modificările aduse prin Directiva UE/2024/3100, structurarea mai clară a reglementării, instituirea mecanismelor noi prevăzute de Directivă și clarificarea repartizării instituționale între organul central de specialitate și autoritatea competentă de aplicare.

Soluția normativă propusă constă în adoptarea unei hotărâri de Guvern care aprobă un Regulament nou privind respectarea obligațiilor statului de pavilion și abrogă HG nr. 414/2020. Alegerea unui act nou, și nu a unei hotărâri de modificare, răspunde volumului și naturii elementelor noi, care afectează structura întregii reglementări și depășesc pragul de 30% din text.

Regulamentul este structurat în șase capitole și cuprinde 37 de puncte.

Capitolul I cuprinde dispozițiile generale. Acestea stabilesc obiectul reglementării și domeniul de aplicare, respectiv navele care arborează pavilionul Republicii Moldova, fac obiectul certificării și efectuează curse internaționale. Capitolul precizează că Regulamentul se aplică fără a aduce atingere actelor conexe din domeniu, definește noțiunile utilizate și desemnează ANRM drept autoritate competentă responsabilă de aplicare.

Capitolul II reglementează condițiile de autorizare a operării navelor. Înainte de a permite operarea unei nave căreia i s-a acordat dreptul de a arbora pavilionul Republicii Moldova, autoritatea competentă verifică respectarea normelor și reglementărilor internaționale aplicabile. Aceasta poate recurge la o organizație recunoscută autorizată, examinează istoricul navei în materie de siguranță și, în cazul navelor care au arborat anterior pavilionul altui stat, se consultă cu administrația statului de pavilion precedent cu privire la deficiențele nesoluționate.

Capitolul III stabilește obligațiile de siguranță și inspecțiile statului de pavilion. Sunt prevăzute aplicarea integrală a dispozițiilor obligatorii din convenții, realizarea inspecțiilor statului de pavilion, inclusiv printr-o abordare bazată pe riscuri, frecvența minimă a inspecțiilor, remedierea deficiențelor și întocmirea unui raport la finalizarea inspecției. Tot în acest capitol sunt reglementate capacitatea administrativă și formarea personalului, inclusiv rolul organului central de specialitate în asigurarea cadrului instituțional, organizatoric și de personal necesar pentru ca ANRM să dezvolte și să mențină capacitatea de examinare a soluțiilor tehnice și a documentației tehnice ale navelor, precum și capacitatea de luare a deciziilor tehnice aferente exercitării atribuțiilor de stat de pavilion.

Capitolul IV reglementează reținerea navelor și monitorizarea conformității. Atunci când o navă care arborează pavilionul Republicii Moldova este reținută de autoritatea statului portului, ANRM supraveghează aducerea navei în conformitate cu convențiile OMI aplicabile, instituie și implementează un program de control și monitorizare și întreprinde măsurile necesare pentru efectuarea auditului OMI, cu publicarea rezultatului.

Capitolul V instituie sistemul de management al calității și reglementează informațiile electronice privind navele. ANRM implementează și menține un sistem de management al calității, certificat potrivit standardelor internaționale aplicabile, documentează

responsabilitățile personalului, asigură calificarea și independența inspectorilor și adoptă măsuri pentru prevenirea conflictelor de interese. Tot în acest capitol sunt prevăzute raportarea în contextul Memorandumului de înțelegere de la Paris, punerea la dispoziție a informațiilor privind navele în format electronic și conectarea la portalul digital și la baza de date instituite la nivelul Uniunii Europene.

Capitolul VI conține dispozițiile finale. Acestea vizează cooperarea cu Comisia Europeană și cu EMSA, raportarea anuală privind inspecțiile efectuate și clauza de corelare cu convențiile internaționale aplicabile și cu Legea nr. 599/1999.

Elementele noi față de cadrul actual rezultă din modificările aduse Directivei 2009/21/CE prin Directiva UE/2024/3100. Noul cadru european nu se limitează la obligațiile generale ale statului de pavilion, ci introduce cerințe mai detaliate privind modul în care aceste obligații trebuie organizate și verificate în practică. Proiectul preia, în acest sens, inspecțiile statului de pavilion bazate pe riscuri, cerințele privind capacitatea administrativă și formarea personalului, sistemul de management al calității certificat, regulile privind informațiile electronice referitoare la nave, precum și mecanismele de raportare și cooperare la nivelul Uniunii Europene. În plus, proiectul reorganizează materia într-un Regulament nou, structurat pe capitole și puncte, ceea ce permite o aplicare mai clară decât în cazul completării succesive a HG nr. 414/2020.

Prevederile care nu pot fi aplicate la data aprobării, întrucât presupun raportarea către Comisia Europeană, cooperarea cu EMSA și conectarea la portalul și baza de date ale Uniunii, respectiv punctele 31, 32, 34, 35 și 36 din Regulament, se preiau în text, însă intră în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Pentru punctul 26, referitor la certificarea sistemului de management al calității potrivit standardului ISO 9001, se prevede un termen național de tranziție de 24 de luni de la intrarea în vigoare a hotărârii.

Regulamentul nu instituie sancțiuni, având în vedere că regimul sancționator trebuie să se întemeieze pe legislația primară. Eventualele sancțiuni se fundamentează, după caz, pe Legea nr. 599/1999, aspect care este semnalat în prezenta notă fără a fi reglementat în Regulament.

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

În procesul de elaborare au fost analizate trei opțiuni: menținerea cadrului actual, modificarea HG nr. 414/2020 și aprobarea unui Regulament nou.

Menținerea cadrului actual nu poate asigura transpunerea formei consolidate a Directivei 2009/21/CE. HG nr. 414/2020 transpune forma veche a Directivei și nu cuprinde cerințele introduse ulterior prin Directiva UE/2024/3100, în special cele referitoare la inspecțiile statului de pavilion bazate pe riscuri, capacitatea administrativă și tehnică, sistemul de management al calității, informațiile electronice privind navele și mecanismele de cooperare la nivelul Uniunii Europene. Prin urmare, această opțiune ar menține decalajul față de acquis-ul Uniunii Europene și ar lăsa nerealizată acțiunea nr. 118 din Programul Național de Aderare.

A fost analizată și opțiunea modificării HG nr. 414/2020. Această soluție nu este potrivită, deoarece elementele noi care trebuie introduse sunt numeroase și afectează structura întregii reglementări. Intervenția prin modificări punctuale ar conduce la un text greu de urmărit, cu trimiteri multiple și cu o structură mai puțin clară pentru autoritățile responsabile de aplicare. În plus, volumul modificărilor necesare depășește pragul de 30% din text, ceea ce justifică elaborarea unui act nou.

Măsurile fără caracter normativ, cum ar fi instruirea personalului, schimbul de experiență sau cooperarea instituțională, pot sprijini aplicarea viitorului Regulament, dar nu

pot înlocui transpunerea unor obligații prevăzute de Directivă. Deficiența identificată este una normativă, iar remedierea ei presupune adoptarea unui act juridic obligatoriu.

Soluția reținută constă în aprobarea unui Regulament nou și abrogarea HG nr. 414/2020. Această opțiune permite preluarea integrală și coerentă a formei consolidate a Directivei 2009/21/CE, clarifică rolul ANRM și al organului central de specialitate în domeniul transportului naval și oferă un cadru mai ușor de aplicat în practică.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impacturile descrise mai jos rezultă din prevederile normative prezentate la sub-compartimentul 3.1 și din opțiunea reținută la sub-compartimentul 3.2. Întrucât Republica Moldova nu deține în prezent nave maritime sub pavilionul său, situație existentă din anul 2022, impactul direct al normelor operaționale asupra unei flote naționale este nul sau minim, iar analiza se concentrează asupra dimensiunii instituționale, financiare și de perspectivă a reglementării.

Impactul principal se manifestă asupra ANRM, desemnată autoritate competentă responsabilă de aplicarea Regulamentului. Aplicarea presupune ajustarea proceselor administrative interne, dezvoltarea procedurilor de inspecție a statului de pavilion bazate pe riscuri, implementarea și certificarea unui sistem de management al calității, gestionarea informațiilor electronice privind navele și, în perspectiva aderării, conectarea la portalul digital și la baza de date instituite la nivelul Uniunii Europene.

Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale îi revine controlul asupra executării hotărârii, precum și rolul de a asigura cadrul instituțional, organizatoric și de personal necesar pentru ca ANRM să dezvolte și să mențină capacitatea de examinare a soluțiilor tehnice și a documentației tehnice ale navelor, precum și capacitatea de luare a deciziilor tehnice aferente exercitării atribuțiilor de stat de pavilion.

Pe termen scurt, întrucât nu există nave maritime sub pavilionul Republicii Moldova, sarcina operațională efectivă rămâne redusă, iar adaptarea se rezumă, în principal, la pregătirea cadrului procedural intern. Pe termen mediu și lung, exercitarea efectivă a obligațiilor, în special inspecțiile bazate pe riscuri și certificarea sistemului de management al calității, va necesita consolidarea capacității instituționale a ANRM.

În prezent, ANRM dispune de un efectiv real de aproximativ 32 de angajați, dintr-un efectiv aprobat de 45 de posturi. Subdiviziunea responsabilă de efectuarea inspecțiilor de stat de pavilion are un număr redus de unități de personal și exercită, în paralel, atribuții privind controlul statului portului, securitatea navelor și facilităților portuare și Codul internațional de management al siguranței. Aceste necesități sunt reflectate în termenele de intrare în vigoare prevăzute de proiect, care permit o pregătire etapizată.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Impactul asupra bugetului public este redus. Proiectul nu instituie posturi noi, nu stabilește un regim nou de taxe și nu generează cheltuieli majore prin el însuși. În prezent nu există nave maritime care arborează pavilionul Republicii Moldova, astfel încât obligațiile operaționale legate de inspecții, raportări și monitorizare nu produc, la momentul actual, costuri recurente semnificative.

Pregătirea aplicării Regulamentului presupune elaborarea sau ajustarea procedurilor interne ale ANRM, activitate care poate fi realizată în termenul general de șase luni prevăzut pentru intrarea în vigoare a hotărârii, în limita resurselor disponibile.

Costurile potențiale țin, în principal, de certificarea sistemului de management al calității și de consolidarea treptată a capacității administrative, inclusiv prin formarea personalului. Pentru certificarea sistemului de management al calității este prevăzut un termen

de tranziție de 24 de luni, ceea ce permite planificarea etapizată a cheltuielilor. Aceste costuri urmează a fi acoperite în limitele alocațiilor aprobate și, după caz, cu sprijinul partenerilor de dezvoltare. Proiectul nu generează venituri și nu antrenează venituri ratate semnificative pentru buget.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Proiectul reglementează, în principal, obligațiile administrației statului de pavilion și nu introduce obligații directe noi pentru mediul de afaceri. Întrucât în prezent nu există nave maritime sub pavilionul Republicii Moldova, proiectul nu generează costuri de conformare pentru întreprinderi, inclusiv pentru întreprinderile mici și mijlocii. Organizațiile recunoscute de inspecție și control pot acționa în numele autorității competente, în baza unei autorizări, însă cadrul aplicabil acestora face obiectul unei reglementări distincte. În perspectiva unei eventuale relansări a registrului naval, proprietarii sau operatorii navelor care ar arbora pavilionul Republicii Moldova ar urma să respecte obligațiile care decurg din convențiile internaționale aplicabile, fără ca proiectul să introducă cerințe care să depășească aceste standarde.
4.4. Impactul social
Impactul social direct este redus în prezent, având în vedere că nu există nave maritime și echipaje sub pavilionul Republicii Moldova. Totuși, proiectul contribuie la crearea unui cadru care susține, pe termen lung, siguranța navigației și condiții mai bune de viață și de muncă la bordul navelor, în cazul relansării activității sub pavilion național.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
Proiectul nu instituie un regim semnificativ de prelucrare a datelor cu caracter personal. Informațiile gestionate în format electronic privesc, în principal, navele, certificatele statutare, datele controalelor și ale auditurilor, precum și identitatea navelor care au încetat să arboreze pavilionul Republicii Moldova. În măsura în care, în cadrul sistemului de management al calității, se documentează responsabilitățile personalului care efectuează controale și inspecții, prelucrarea datelor aferente se realizează cu respectarea legislației privind protecția datelor cu caracter personal.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Nu este aplicabil
4.5. Impactul asupra mediului
Prevenirea poluării de către nave este unul dintre obiectivele Directivei transpuse. Pe termen lung, un cadru conform de exercitare a obligațiilor statului de pavilion poate contribui la protecția mediului marin, prin verificarea respectării standardelor internaționale aplicabile navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova. În prezent, având în vedere lipsa navelor maritime sub pavilion național, impactul direct asupra mediului este nul.
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Soluția propusă are un impact pozitiv asupra procesului de aliniere la acquis-ul Uniunii Europene și asupra pregătirii instituționale în domeniul siguranței maritime. Proiectul actualizează cadrul normativ la forma consolidată a Directivei 2009/21/CE, contribuie la realizarea acțiunii nr. 118 din PNA și susține progresul Republicii Moldova în cadrul Capitolului 14 „Politica de transport”. Comparativ cu menținerea cadrului actual sau cu modificarea HG nr. 414/2020, aprobarea unui Regulament nou oferă o soluție mai clară și mai ușor de aplicat. Costurile sunt reduse și pot fi planificate etapizat, iar beneficiul principal constă în crearea unui cadru complet, coerent și pregătit pentru aplicarea obligațiilor statului de pavilion.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul are relevanță pentru legislația Uniunii Europene. Actul transpus este Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, CELEX: 32009L0021, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva UE/2024/3100 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2024.

Proiectul transpune forma consolidată a Directivei 2009/21/CE. Această formă este diferită de cea transpusă anterior prin HG nr. 414/2020, deoarece include cerințe noi privind modul în care statul de pavilion trebuie să își organizeze și să verifice în practică atribuțiile. Aceste cerințe privesc, în special, inspecțiile statului de pavilion bazate pe riscuri, capacitatea administrativă și tehnică, formarea personalului, sistemul de management al calității, informațiile electronice privind navele și cooperarea cu mecanismele instituite la nivelul Uniunii Europene.

La data întocmirii prezentei note, nu este semnalată o nouă revizuire în curs a Directivei 2009/21/CE la nivelul instituțiilor Uniunii Europene.

Directiva 2009/21/CE urmărește ca statele de pavilion să își exercite în mod efectiv și consecvent responsabilitățile și obligațiile care le revin. Obiectivul său este, de asemenea, îmbunătățirea siguranței, a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor și prevenirea poluării de către acestea.

Potrivit Tabelului de concordanță întocmit conform Modelului 1, gradul general de compatibilitate este „Compatibil”. Proiectul transpune integral prevederile obligatorii aplicabile ale Directivei 2009/21/CE în forma sa consolidată. Unele prevederi se adresează exclusiv instituțiilor Uniunii Europene, cum ar fi Comisia Europeană, EMSA sau Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave. Aceste prevederi sunt calificate în Tabelul de concordanță ca prevederi UE neaplicabile și nu se transpun în dreptul intern. Alte prevederi au caracter opțional și au fost tratate corespunzător.

O particularitate a proiectului ține de prevederile care presupun raportarea către Comisia Europeană, cooperarea cu EMSA și conectarea la portalul digital și la baza de date instituite la nivelul Uniunii Europene. Aceste mecanisme pot funcționa pe deplin numai după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Din acest motiv, punctele 31, 32, 34, 35 și 36 din Regulament sunt preluate în text, dar intră în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Pentru punctul 26 din Regulament, care privește certificarea sistemului de management al calității potrivit standardului ISO 9001, este prevăzut un termen național de tranziție de 24 de luni de la intrarea în vigoare a hotărârii. Acest termen permite pregătirea procedurilor interne și realizarea etapizată a procesului de certificare.

Transpunerea nu este una primară. Directiva 2009/21/CE a fost transpusă anterior prin HG nr. 414/2020, însă acel act reflectă forma veche a Directivei. Prezentul proiect transpune forma consolidată, actualizată prin Directiva UE/2024/3100, și abrogă HG nr. 414/2020.

Proiectul nu introduce cerințe care depășesc standardele Directivei și nu stabilește obligații suplimentare față de cele necesare pentru transpunere. Elementele cu specific național țin de aplicarea internă a Regulamentului, în special desemnarea ANRM ca autoritate competentă, corelarea cu Legea nr. 599/1999 și trimiterea la actele naționale conexe din domeniul siguranței maritime. Pentru proiect a fost elaborat Tabelul de concordanță conform Modelului 1 din Anexa nr. 2 la HG nr. 1171/2018. Tabelul va fi actualizat, după caz, și prezentat pentru expertiza de compatibilitate.

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

Actul Uniunii Europene pentru care se creează cadrul juridic intern este Directiva 2009/21/CE în forma sa consolidată. Aplicarea efectivă a obligațiilor statului de pavilion presupune existența unei autorități competente, a unor proceduri clare de inspecție, a unui

sistem de management al calității, a personalului calificat și a unor mecanisme de gestionare a informațiilor privind navele. Proiectul instituie aceste elemente în dreptul intern și le corelează cu actele conexe din domeniul siguranței maritime, inclusiv cu regimul statului port reglementat prin HG nr. 183/2024. Prevederile care depind de mecanismele Uniunii Europene, cum ar fi raportarea către Comisia Europeană, cooperarea cu EMSA și conectarea la portalul digital și la baza de date ale Uniunii, sunt incluse în proiect cu intrare în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Această soluție permite pregătirea cadrului juridic național fără a institui obligații care nu pot fi aplicate înainte de aderare.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului a fost plasat pe platforma guvernamentală www.particip.gov.md, la adresa:

https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/17815

Proiectul va fi supus procesului de consultare publică și de avizare, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239/2008. În cadrul procesului de avizare, proiectul va fi remis spre avizare autorităților și entităților publice interesate, între care:

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

7. Concluziile expertizelor

Proiectul de hotărâre urmează a fi supus expertizelor anticorupție și juridice, conform art. 36 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul se încorporează în cadrul normativ existent prin aprobarea unui Regulament nou și prin abrogarea HG nr. 414/2020 pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion. Regulamentul se corelează cu actele conexe din domeniul siguranței maritime prin trimiteri exprese, fără reproducerea normelor deja existente. Sunt vizate, în special, actele normative privind încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, monitorizarea traficului navelor maritime, Codul internațional de management al siguranței, respectarea obligațiilor statului port și regimul de muncă al echipajului navei. Pentru actele naționale care transpun alte acte ale Uniunii Europene din domeniul maritim și care se află în curs de aprobare, trimiterile din proiect vor fi completate cu numerele și datele reale ale hotărârilor de Guvern după aprobarea acestora. Este vizat, între altele, proiectul privind normele și standardele comune pentru organizațiile de inspecție și control, care urmează să înlocuiască cadrul aprobat prin HG nr. 2/2020.

Regulamentul se aplică în coroborare cu Legea nr. 599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, care constituie cadrul primar al domeniului. Proiectul nu necesită adoptarea unor acte normative noi suplimentare pentru aplicarea sa, dincolo de actele conexe aflate deja pe rol și care fac obiectul unor inițiative distincte.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Implementarea hotărârii se asigură de către ANRM, iar controlul asupra executării acesteia se exercită de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Această repartizare corespunde rolului ANRM de autoritate competentă în domeniul statului de pavilion și rolului ministerului de organ central de specialitate în domeniul transportului naval.

Aplicarea Regulamentului presupune pregătirea procedurilor interne ale ANRM, instruirea personalului implicat în activitățile de control, inspecție, audit și verificare, precum și ajustarea proceselor interne la cerințele sistemului de management al calității. Întrucât Regulamentul introduce cerințe noi privind inspecțiile statului de pavilion, abordarea bazată pe riscuri și gestionarea informațiilor electronice privind navele, implementarea se va realiza etapizat. Organul central de specialitate în domeniul transportului naval asigură cadrul instituțional, organizatoric și de personal necesar pentru ca ANRM să dezvolte și să mențină, în funcție de dimensiunea și tipul flotei, capacitatea de examinare a soluțiilor tehnice și a documentației tehnice ale navelor, precum și capacitatea de luare a deciziilor tehnice aferente exercitării atribuțiilor de stat de pavilion. Această prevedere reflectă faptul că aplicarea efectivă a Regulamentului depinde nu doar de proceduri, ci și de existența unei capacități administrative și profesionale reale la nivelul autorității competente.

Termenele de implementare sunt eșalonate. Hotărârea intră în vigoare peste șase luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, termen necesar pentru pregătirea procedurilor interne. Punctul referitor la certificarea sistemului de management al calității se aplică peste 24 de luni de la intrarea în vigoare a hotărârii, având în vedere durata procesului de pregătire și certificare. Prevederile care presupun raportarea către Comisia Europeană, cooperarea cu EMSA (alta decât cooperarea în domeniul asistenței tehnice) și conectarea la mecanismele digitale ale Uniunii Europene intră în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

În prezent, Republica Moldova nu deține nave maritime sub pavilion național, astfel încât impactul operațional imediat al obligațiilor de inspecție și raportare este redus. Această situație permite o aplicare graduală a Regulamentului, fără presiune operațională imediată, dar nu înlătură necesitatea pregătirii cadrului instituțional pentru momentul în care funcțiile statului de pavilion vor trebui exercitate efectiv.

Măsurarea performanței se va realiza prin auditul Organizației Maritime Internaționale (IMSAS) privind exercitarea atribuțiilor statului de pavilion, cu publicarea rezultatului auditului, iar după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, prin raportarea anuală către Comisia Europeană privind inspecțiile statului de pavilion efectuate.

Viceprim-ministru, ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale **Vladimir BOLEA**

Digitally signed by Bolea Vladimir
Date: 2026.07.22 16:51:25 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova
MOLDOVA EUROPEANĂ