NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză
(număr unic 166/MIDR/2026)

1.	**Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ**
	Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova, în calitate de autoritate administrativă din subordine, cu competențe în domeniul siguranței navigației, controlului statului port și implementării standardelor de siguranță aplicabile navelor de pasageri.
2.	**Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ**
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Elaborarea proiectului Hotărârii de Guvern este fundamentată pe prevederile • art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, care stabilește competența Guvernului de a aproba acte normative pentru organizarea executării legilor. • art. 14 alin. (2) din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, care prevede cadrul național de reglementare a cerințelor de siguranță aplicabile navelor de pasageri și mecanismele de punere în aplicare. Elaborarea proiectului de hotărâre reprezintă o acțiune de realizare a angajamentelor asumate de Republica Moldova prin Acordul 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, ratificat prin Legea nr. 112/2014, precum și întru realizarea acțiunii 112 din anexa A, Cluster IV al Planului Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, fiind încadrată în domeniul politicii de transport. Sursa principală a intervenției normative o constituie necesitatea transpunerii integrale în legislația națională a Directivei (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE .

2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	În prezent, cadrul normativ național conține reglementări generale privind controlul statului port și verificarea conformității navelor cu cerințele de siguranță, inclusiv prin Regulamentul-cadru aprobat prin HG nr. 183/2024. Cu toate acestea, pentru navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, nu există un instrument normativ național specializat care să instituie un sistem dedicat de inspecții preliminare și periodice, corelat cu specificul serviciilor regulate, cu cerințe procedurale clare, cu mecanisme de remediere a deficiențelor și cu reguli explicite privind interzicerea plecării în caz de risc imediat. Lipsa unui cadru normativ specializat generează riscuri de aplicare neuniformă și interpretări divergente în ceea ce privește: • condițiile minime de verificare înainte de începerea operării; • frecvența și conținutul inspecțiilor periodice pe durata serviciului regulat; • criteriile de coordonare cu expertizele statului de pavilion și utilizarea orientărilor HSSC (Harmonized System of Survey and Certification); precum și • gestionarea situațiilor de neconformitate ce pot conduce la măsuri restrictive de operare. Prin proiect se instituie un mecanism unitar prin care Agenția Navală efectuează: • inspecție preliminară înainte de începerea operării într-un serviciu regulat (verificarea cerințelor din anexa nr.1 și inspecția conform anexei nr.2); • inspecții periodice (cel puțin anual plus o inspecție în cursul serviciului regulat între 4 și 8 luni de la inspecția anuală); • reguli privind remedierea deficiențelor și ordinul de interzicere a plecării în situații periculoase; • reguli privind raportarea/înregistrarea în baza de date, inclusiv schimbul de date și termenele de validare (72 ore). Părțile interesate afectate de intervenția normativă sunt: • companiile/operatorii care operează sau intenționează să opereze servicii regulate cu nave ro-ro de pasageri și/sau ambarcațiuni de pasageri de mare viteză (inclusiv armatori, administratori, navlositori), în sensul definiției „companie”; • pasagerii și echipajele acestor nave, ca beneficiari direcți ai creșterii nivelului de siguranță; • administrațiile portuare/operatoarele de terminale, în situații de aplicare a ordinelor de interzicere, relocare în port și management operațional; • Agenția Navală a Republicii Moldova, în calitate de autoritate competentă și structură de inspecție; • alte autorități/parteneri de cooperare în schimbul de informații și raportare (inclusiv la nivel european, prin transfer de date în baza de date gestionată de Comisia Europeană)

3.	**Obiectivele urmărite și soluțiile propuse**
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	Proiectul Hotărârii de Guvern urmărește instituirea unui cadru normativ național clar și aplicabil pentru organizarea și desfășurarea unui sistem de inspecții destinat operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, în responsabilitatea Agenției Navale, în corelare cu reglementările de control al statului port. Elementele noi introduse constau în: • instituirea inspecției preliminare obligatorii înainte de începerea operării într-un serviciu regulat (inclusiv verificări documentare și inspecție tehnică potrivit anexelor); • stabilirea unui regim de inspecții periodice (anual plus o inspecție suplimentară în timpul serviciului regulat între 4–8 luni), precum și reguli pentru inspecții suplimentare în caz de reparații/modificări majore, schimbare de management sau transfer de clasă; • prevederea unor excepții/echivalări bazate pe expertize recente ale statului de pavilion și aplicarea orientărilor HSSC (fără a reduce nivelul de siguranță); • reglementarea măsurilor privind remedierea deficiențelor și emiterea ordinului de interzicere a plecării în caz de pericol imediat, inclusiv posibilitatea suspendării inspecției și efectele acesteia; • instituirea raportului de inspecție și a obligativității gestionării informațiilor într-o bază de date, cu transfer de date și termene de validare (72 ore) și, suplimentar, transfer în baza de date gestionată de Comisia Europeană; • reglementarea dreptului la cale de atac împotriva ordinelor de interzicere a plecării; • stabilirea regulii privind costurile în cazul deficiențelor care conduc la interzicerea plecării (costurile inspecțiilor suportate de companie). Obiectivele urmărite sunt: • asigurarea realizării inspecției preliminare în 100% din cazurile în care o navă ro-ro de pasageri sau o ambarcațiune HSC începe operarea într-un serviciu regulat reglementat; • asigurarea efectuării inspecțiilor periodice cel puțin o dată la 12 luni și a inspecției suplimentare în serviciu în intervalul 4–8 luni, acolo unde este aplicabil; • asigurarea validării/publicării informațiilor despre inspecții în termene operaționale, inclusiv validarea în 72 ore în baza de date; • transpunerea integrală a Directivei (UE) 2017/2110 și asigurarea compatibilității cadrului național cu cerințele UE.
3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

	În procesul de elaborare a proiectului au fost analizate următoarele opțiuni alternative: 1. menținerea situației existente fără adoptarea unui act normativ distinct; 2. reglementarea fragmentară prin modificarea unor acte normative generale privind controlul statului port; 3. aplicarea mecanismului de inspecție exclusiv prin instrucțiuni interne sau proceduri administrative. Opțiunea menținerii situației actuale a fost considerată neviabilă, întrucât cadrul normativ național nu conține dispoziții specifice privind organizarea unui sistem de inspecții preliminare și periodice pentru navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, conform cerințelor Directivei (UE) 2017/2110. Lipsa intervenției ar conduce la menținerea unui grad insuficient de armonizare cu acquis-ul Uniunii Europene și la neîndeplinirea obligațiilor asumate în procesul de apropiere legislativă. Opțiunea reglementării fragmentare prin modificarea actelor generale privind controlul statului port nu ar permite instituirea unui mecanism unitar și coerent de inspecții dedicate serviciilor regulate, întrucât dispozițiile Directivei au caracter sistemic și prevăd reguli distincte privind inspecția preliminară, frecvența inspecțiilor, cooperarea între autorități și măsurile restrictive aplicabile în caz de deficiențe grave. Aplicarea mecanismului exclusiv prin instrucțiuni administrative a fost respinsă, deoarece asemenea instrumente nu au caracter normativ și nu pot institui obligații juridice opozabile operatorilor economici, nu pot constitui temei pentru emiterea ordinului de interzicere a plecării și nu asigură garanții suficiente de transparență și uniformitate. Analiza comparativă demonstrează că adoptarea unui regulament distinct asigură transpunerea integrală și coerentă a cerințelor europene, creează un cadru procedural clar și generează beneficii nete superioare față de opțiunile alternative, cu un impact administrativ și financiar minim.
4.	**Analiza impactului de reglementare**
4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Adoptarea Regulamentului generează un impact preponderent instituțional și procedural asupra Agenției Navale a Republicii Moldova și Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, fără a implica modificări structurale ale administrației publice, fără crearea unor autorități noi și fără extinderea competențelor instituționale existente. Implementarea presupune formalizarea unui sistem de inspecții preliminare și periodice, gestionarea schimbului de informații, întocmirea rapoartelor și, după caz, aplicarea măsurilor restrictive. Aceste activități se încadrează în atribuțiile curente ale autorității

	competente în domeniul controlului statului port și al siguranței navigației și pot fi realizate în limitele resurselor existente. Impactul este moderat și gestionabil, fiind orientat spre consolidarea capacității instituționale și alinierea la standardele europene.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Implementarea proiectului nu implică cheltuieli bugetare suplimentare semnificative. Activitățile de inspecție și raportare se realizează în cadrul competențelor funcționale deja stabilite, în limitele alocațiilor bugetare aprobate anual și după caz, din alte surse neinterzise de legislație. Eventualele costuri operaționale minore (actualizarea procedurilor interne, instruirea personalului, ajustarea fluxurilor administrative) pot fi acoperite din resursele existente, fără necesitatea rectificării bugetului. Proiectul nu instituie taxe noi și nu generează venituri bugetare suplimentare directe.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	În prezent, în Republica Moldova nu sunt operate servicii regulate cu nave de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiuni de mare viteză, iar Portul Giurgiulești reprezintă unica infrastructură maritimă relevantă. Prin urmare, impactul economic este unul potențial și anticipativ. Pentru operatorii care ar intenționa inițierea unor astfel de servicii regulate, proiectul instituie un cadru clar privind condițiile de inspecție preliminară și periodică, asigurând transparență, predictibilitate juridică și aliniere la standardele europene. Regulamentul nu introduce cerințe tehnice suplimentare față de cele deja aplicabile în baza convențiilor internaționale (SOLAS, MARPOL etc.), ci stabilește un mecanism procedural de verificare și monitorizare. În cazul constatării unor deficiențe, costurile de remediere derivă din obligațiile de siguranță deja existente și nu din introducerea unor standarde noi. Nu se constată impact disproporționat asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Prin alinierea la Directiva (UE) 2017/2110, cadrul normativ național devine compatibil cu standardele europene, sporind credibilitatea autorității maritime și facilitând integrarea în mecanismele europene de cooperare. Aceasta poate avea un efect pozitiv asupra competitivității Portului Giurgiulești și asupra potențialei dezvoltări a serviciilor maritime regulate.
4.4.	Impactul social
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal

	Proiectul nu instituie mecanisme noi de colectare/prelucrare sistematică a datelor cu caracter personal. Schimbul de informații vizează, preponderent, date tehnice și documente privind nava, certificatele și rapoartele de inspecții. Prin urmare, proiectul nu generează impact asupra protecției datelor cu caracter personal și nu necesită instituirea unor garanții suplimentare în acest domeniu.
4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Nu se aplică.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Proiectul nu are un impact direct și semnificativ asupra mediului, cu excepția asigurării conformității generale cu reglementările de siguranță, care indirect contribuie la prevenirea poluării marine cauzate de accidente.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Regulamentul contribuie la îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru echipajele navelor de pasageri, prin instituirea unui sistem periodic de verificare a conformității tehnice și operaționale. Nu generează modificări ale raporturilor de muncă și nu afectează numărul de locuri de muncă existente. În eventualitatea operării unor servicii regulate ro-ro sau HSC, pasagerii vor beneficia de un nivel sporit de siguranță, predictibilitate și încredere în serviciile oferite. Impactul asupra prețurilor este unul indirect și nesemnificativ, întrucât proiectul nu introduce taxe noi sau obligații financiare suplimentare. Prin alinierea la Directiva (UE) 2017/2110, cadrul normativ național devine compatibil cu standardele europene, sporind credibilitatea autorității maritime și facilitând integrarea în mecanismele europene de cooperare. Aceasta poate avea un efect pozitiv asupra competitivității Portului Giurgiulești și asupra potențialei dezvoltări a serviciilor maritime regulate. Regulamentul are un impact pozitiv asupra siguranței maritime și prevenirii accidentelor, contribuind indirect la protecția sănătății pasagerilor și echipajelor și la reducerea riscului de incidente maritime cu consecințe grave.
5.	**Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE**
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

	Proiectul Hotărârii de Guvern asigură transpunerea integrală a Directivei (UE) 2017/2110 privind sistemul de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză. Transpunerea include: • instituirea inspecției preliminare înainte de începerea operării serviciului regulat; • stabilirea frecvenței inspecțiilor periodice; • reglementarea măsurilor de interzicere a plecării în caz de pericol grav; • instituirea obligației de raportare și introducere a informațiilor în baza de date; • stabilirea dreptului la cale de atac. Prin adoptarea Regulamentului, se asigură conformitatea deplină a cadrului național cu actul juridic al Uniunii Europene.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	Implementarea Regulamentului va presupune: • actualizarea procedurilor interne ale Agenției Navale; • instruirea personalului responsabil de inspecții; • adaptarea fluxurilor administrative și a formularelor utilizate; • integrarea și validarea informațiilor în baza de date relevantă; • monitorizarea anuală a aplicării dispozițiilor. Aceste măsuri se încadrează în activitatea curentă a autorității competente și nu necesită suplimentarea personalului sau alocări financiare suplimentare semnificative.
6.	**Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ**
	Proiectul *Hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză* a fost supus procesului de consultare publică și avizare/expertizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional. În cadrul procesului de avizare, proiectul de act normativ a fost remis spre avizare următoarelor autorități și entități publice interesate: - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Ministerul Afacerilor Externe; - Agenției Naționale pentru Siguranța Alimentelor; - Agenției Naționale pentru Reglementare în Comunicații; - Agenția Navală; - Î.S. Portul Fluvial Ungheni - Cancelariei de Stat;

	- Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; - Centrul de Armonizare a Legislației. - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 și principiilor transparenței decizionale, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ, precum și proiectul și documentele aferente, au fost plasate pe platforma guvernamentală de consultări publice www.particip.gov.md la următoarea adresa: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16207, unde părțile interesate au avut posibilitatea să prezente propuneri și obiecții în termenul prevăzut de actele normative. Avizele prezentate de autorități și entități au fost integrate în Sinteză.
7.	**Concluziile expertizelor**
	Proiectul hotărârii de Guvern a fost supus expertizei juridice și expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative. Rezultatele expertizelor menționate supra sunt reflectate în Sinteză urmare a recepționării acestora.
8.	**Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent**
	Proiectul nu contravine legislației naționale. Totodată, se propune intrarea în vigoare la 01 ianuarie 2027, având în vedere intrarea în vigoare a Legii nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri or la moment nu există servicii regulate cu nave de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiuni de pasageri de mare viteză între porturi străine și porturile naționale ale Republicii Moldova.
9.	**Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ**
	Implementarea prevederilor Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză va fi realizată de către Agenția Navală a Republicii Moldova, în coordonare cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în cadrul competențelor funcționale deja stabilite prin legislația în vigoare. În vederea aplicării efective a noilor dispoziții, vor fi întreprinse următoarele măsuri: 1. Actualizarea procedurilor interne ale Agenției Navale privind organizarea și desfășurarea inspecțiilor preliminare și periodice, inclusiv stabilirea fluxurilor de lucru, responsabilităților și termenelor operaționale. 2. Elaborarea sau adaptarea formularelor standardizate pentru: - notificarea operării serviciului regulat; - raportul de inspecție;

	- comunicarea deficiențelor; - emiterea ordinului de interzicere a plecării; - înregistrarea și transmiterea informațiilor în baza de date relevantă. 3. Elaborarea modificărilor la Metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile prestate de Agenția Navală a Republicii Moldova și la Nomenclatorul serviciilor și a cuantumului tarifelor pentru acestea, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.883/2024. 4. Elaborarea proiectului hotărârii de Guvern privind nivelul minim de formare a navigatorilor. 5. Instruirea personalului cu atribuții de inspecție, în vederea aplicării uniforme a cerințelor prevăzute de Regulament și a corelării acestora cu normele privind controlul statului port și orientările HSSC aplicabile. 6. Adaptarea fluxurilor de gestionare a informațiilor și a sistemelor informatice existente, inclusiv asigurarea introducerii și validării datelor în termenele prevăzute, precum și, după caz, transmiterea informațiilor către baza de date gestionată la nivel european. 7. Instituirea unui mecanism intern de monitorizare, care să permită: - evidența inspecțiilor efectuate; - urmărirea termenelor procedurale; - monitorizarea deficiențelor constatate și a măsurilor corective; - evaluarea anuală a aplicării Regulamentului. 8. Informarea potențialilor operatori economici, prin publicarea pe pagina web oficială a Agenției Navale a informațiilor privind condițiile de inspecție și operare în cadrul serviciilor regulate.

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