

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit

1.	Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea <i>Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit</i> a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova.
2.	Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Elaborarea proiectului este fundamentată pe prevederile art. 6 alin. (3) lit. c), art. 9 alin. (2) și art. 40 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999. Normele menționate recunosc navele de pescuit drept categorie de nave care poate dobândi dreptul de arborare a pavilionului Republicii Moldova, atribuie Guvernului competența de a aproba regulile privind înregistrarea navelor și prevăd reglementarea prin acte normative speciale a condițiilor de exploatare și siguranță aplicabile acestei categorii de nave. Sursa principală a intervenției normative o constituie necesitatea transpunerii în legislația națională a Directivei 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, în forma consolidată, astfel cum a fost modificată prin Directiva 1999/19/CE a Comisiei, Directiva 2002/35/CE a Comisiei, Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului și Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului. Elaborarea proiectului reprezintă acțiunea nr. 135 din anexa A, Clusterul IV, la Planul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. Acțiunea prevede adoptarea proiectului hotărârii Guvernului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit, în vederea transpunerii Directivei 97/70/CE. Intervenția se înscrie în domeniul politicii de transport și în procesul de apropiere a cadrului normativ național de acquis-ul Uniunii Europene privind siguranța maritimă. În același timp, proiectul este strâns legat de acțiunea nr. 134 din același Plan, care prevede promovarea proiectului de lege privind aderarea Republicii Moldova la Acordul de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispozițiilor Protocolului de la Torremolinos din 1993, proiect în promovare număr unic 433/MIDR/MAE/2026. Cele două intervenții sunt complementare: proiectul hotărârii Guvernului transpune regimul armonizat al Uniunii Europene, iar proiectul de lege creează temeiul participării Republicii Moldova la sistemul internațional actualizat de siguranță a navelor de pescuit.

2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	În prezent, Republica Moldova nu dispune de un cadru normativ complet și specializat privind siguranța navelor maritime de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare. Codul navigației maritime comerciale reglementează dreptul navelor de a arbora pavilionul Republicii Moldova, înregistrarea de stat, supravegherea tehnică și principalele obligații ale administrației maritime, însă nu stabilește cerințe tehnice detaliate privind construcția, stabilitatea, instalațiile de mașini și electrice, protecția contra incendiilor, mijloacele de salvare, radiocomunicațiile, inspecțiile și certificarea navelor de pescuit. Deși Codul permite, în principiu, înregistrarea navelor de pescuit și prevede elaborarea unor norme speciale pentru exploatarea acestora, Regulile de înregistrare de stat a navelor, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023, exclud această categorie din domeniul lor de aplicare. Astfel, există o necorelare între cadrul legislativ primar, care admite înregistrarea navelor de pescuit, și mecanismul subordonat de aplicare, care nu permite actualmente înregistrarea lor în baza procedurii generale aprobate de Guvern. Până la data elaborării proiectului, în Registrul de stat al navelor nu au fost înregistrate nave de pescuit. Această situație nu înlătură însă necesitatea reglementării. Cadrul normativ trebuie instituit înaintea apariției unei solicitări concrete, pentru a evita situația în care o navă de pescuit solicită înregistrarea sub pavilionul Republicii Moldova, accesul în port sau descărcarea capturii, iar autoritățile nu dispun de criterii tehnice, proceduri de inspecție și documente de certificare clare și obligatorii. Republica Moldova are acces navigabil la Dunăre prin Complexul Portuar Giurgiulești și, prin sistemul navigabil al Dunării, inclusiv brațul Sulina, la Marea Neagră și la rutele maritime internaționale. Chiar dacă statul nu deține în prezent o flotă națională de pescuit și nu desfășoară activități comerciale de pescuit maritim, nu poate fi exclusă în viitor înregistrarea unor asemenea nave, accesul lor în porturile naționale sau descărcarea capturii de către nave sub pavilion străin. Necesitatea intervenției rezultă și din profilul tehnic și operațional distinct al navelor de pescuit. Spre deosebire de navele comerciale care încarcă mărfuri în port în condiții controlate, navele de pescuit își desfășoară activitatea și își modifică încărcarea pe mare, în condiții meteorologice variabile. Stabilitatea lor poate fi influențată de cantitatea și distribuția capturii, acumularea apei pe punte, instalațiile de pescuit, ridicarea greutatea, acoperirea cu gheață și forțele exterioare generate de metodele de pescuit. Acestor riscuri li se adaugă cele privind spațiile de mașini, instalațiile electrice, incendiile, comunicațiile radio, evacuarea și salvarea persoanelor aflate la bord. Instrumentele internaționale de la Torremolinos au fost elaborate pentru a răspunde particularităților de proiectare și exploatare ale navelor de pescuit. Cerințele acestora vizează construcția și etanșeitatea, stabilitatea și starea de navigabilitate, mașinile și instalațiile electrice, protecția contra incendiilor, protecția echipajului, mijloacele de salvare, procedurile de urgență, radiocomunicațiile și echipamentele de navigație. Directiva 97/70/CE integrează aceste standarde într-un regim armonizat european și extinde aplicarea anumitor cerințe la navele noi cu lungimea cuprinsă între 24 și 45 de metri, precum și la anumite nave existente.

	Actele naționale privind organizațiile recunoscute, siguranța navigației și controlul statului port instituie mecanisme generale de supraveghere, dar nu pot substitui normele tehnice speciale pentru navele de pescuit. În lipsa proiectului, Agenția Navală nu dispune de un temei normativ complet pentru evaluarea conformității, efectuarea inspecțiilor inițiale și periodice, eliberarea certificatului de conformitate și a listei echipamentelor, acordarea exceptărilor sau aprobarea echivalărilor și exercitarea unui control uniform asupra navelor străine care ar opera în apele naționale ori ar descărca captura într-un port al Republicii Moldova. Lacuna normativă poate afecta atât autoritățile, cât și eventualii proprietari și operatori. Agenția Navală ar trebui să examineze solicitări fără criterii tehnice suficient de determinate, iar operatorii nu ar putea cunoaște în prealabil condițiile de eligibilitate, standardele constructive, cerințele de echipare, periodicitatea inspecțiilor și documentele obligatorii. O asemenea situație ar afecta legalitatea, previzibilitatea, tratamentul nediscriminatoriu și siguranța navigației. Intervenția este necesară și pentru exercitarea corespunzătoare a responsabilităților statului de pavilion și ale statului port. Admiterea în registru a unor nave de pescuit fără instituirea prealabilă a unui sistem specializat de siguranță, inspecție și certificare ar putea afecta performanța pavilionului Republicii Moldova și credibilitatea administrației maritime. Totodată, lipsa unor cerințe echivalente pentru navele străine care ar opera în apele naționale sau ar descărca captura în port ar putea genera diferențe nejustificate de tratament și ar limita intervenția preventivă a autorității. Prin urmare, problema nu constă în existența actuală a unei flote de pescuit, ci în absența cadrului juridic necesar pentru gestionarea legală și sigură a unei eventuale activități viitoare. Adoptarea proiectului permite trecerea de la o abordare reactivă la una preventivă și asigură că înregistrarea, certificarea și exploatarea navelor de pescuit vor fi posibile numai după demonstrarea conformității cu standardele internaționale și europene aplicabile.
3.	Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	Obiectivul proiectului este instituirea unui regim național unitar de siguranță pentru navele maritime de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, armonizat cu Directiva 97/70/CE și cu cerințele internaționale aplicabile. Proiectul urmărește prevenirea accidentelor, protejarea persoanelor aflate la bord, menținerea stării de navigabilitate, exercitarea controlului statului de pavilion și al statului port și crearea cadrului juridic pentru eventuala înregistrare a unor nave de pescuit. Regulamentul se aplică navelor noi și existente cu lungimea de cel puțin 24 de metri, în măsura în care le sunt aplicabile instrumentele de la Torremolinos. Sunt vizate navele sub pavilionul Republicii Moldova, cele care operează în apele interioare navigabile sau în marea teritorială și cele care descarcă captura în porturile naționale. Ambarcațiunile de agrement utilizate pentru pescuit necomercial sunt exceptate. Proiectul definește noțiunile necesare aplicării uniforme, inclusiv navă de pescuit, navă nouă, navă existentă, lungime, operare, certificat și organizație recunoscută. Distincția dintre navele noi și cele existente determină cerințele tehnice aplicabile în funcție de data construirii, modificării majore sau livrării.

Navele sub pavilionul Republicii Moldova vor respecta dispozițiile tehnice ale Protocolului de la Torremolinos, adaptate prin anexele Regulamentului. Pentru navele existente se extind cerințele privind instalațiile electrice și de mașini, protecția contra incendiilor, mijloacele de salvare și radiocomunicațiile. Pentru navele noi cu lungimea de cel puțin 24 de metri sunt prevăzute cerințe suplimentare, inclusiv pentru segmentul de 24–45 de metri. Regulamentul stabilește norme privind construcția și etanșeitatea, stabilitatea intactă și de avarie, rezistența la vânt și ruluu, acoperirea cu gheață, probele de înclinare, înălțimea etravei și metodele speciale de pescuit, în scopul reducerii riscului de răsturnare sau pierdere a navei. Sunt reglementate proiectarea, construcția și întreținerea corpului, mașinilor, instalațiilor electrice și sistemelor automate. Navele noi vor fi construite și clasificate potrivit regulilor organizațiilor recunoscute, iar conformitatea va fi supravegheată de Agenția Navală. Sunt incluse cerințe pentru instalațiile de propulsie, energie, combustibil, cârmă, protecția împotriva zgomotului și exploatarea spațiilor de mașini.

Proiectul cuprinde norme privind prevenirea și stingerea incendiilor, rezistența la foc, ventilația, depozitarea substanțelor inflamabile, căile de evacuare, pompele și stingătoare, echipamentele pentru pompieri și planurile de intervenție. Sunt stabilite cerințe privind bărcile și plutele de salvare, vestele și colacii de salvare, aparatele radio, transponderele radar, instalațiile VHF și alte echipamente necesare alertării și coordonării intervențiilor de urgență.

Agenția Navală va putea aproba măsuri specifice de siguranță în funcție de natura apelor, condițiile climatice, durata voiajelor și particularitățile constructive ale navelor, aplicabile fără discriminare. Sunt reglementate și exceptările sau echivalările tehnice, cu menținerea unui nivel de siguranță echivalent. Obligațiile de notificare a Comisiei Europene și de informare a statelor membre se vor aplica de la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

Proiectul instituie un sistem de inspecție și certificare. Navele conforme vor primi un certificat de conformitate, însoțit de fișa echipamentelor și, după caz, de certificatul de exceptare. Documentele vor fi eliberate de Agenția Navală sau de o organizație recunoscută, în urma inspecțiilor inițiale și periodice. Navele străine care operează în apele Republicii Moldova, descarcă captura sau se află în port vor putea fi supuse controlului statului port, exercitat de Agenția Navală fără discriminare, în corelare cu Codul navigației maritime comerciale și reglementările privind organizațiile recunoscute.

Anexa nr. 1 adaptează dispozițiile Protocolului de la Torremolinos, anexa nr. 2 cerințele pentru navele noi cu lungimea de cel puțin 24 de metri, anexa nr. 3 cuprinde dispoziții regionale sau locale, anexa nr. 4 cerințe specifice de siguranță, iar anexa nr. 5 modelele certificatelor și fișei echipamentelor.

Elementele noi sunt instituirea unui regim tehnic complet pentru navele de pescuit, extinderea cerințelor la navele noi de 24–45 de metri, reglementarea inspecțiilor, certificării, exceptărilor, echivalărilor și controlului navelor străine, precum și pregătirea cadrului pentru înregistrarea viitoare a acestor nave.

Hotărârea va intra în vigoare la 12 luni de la publicare, perioadă necesară pentru elaborarea regulilor de înregistrare, modificarea cadrului sancționator, ajustarea actelor

	subordonate, pregătirea procedurilor Agenției Navale și instruirea inspectorilor. Dispozițiile privind Comisia Europeană se vor aplica de la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană.
3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
	În procesul de elaborare au fost analizate mai multe opțiuni de intervenție. Prima opțiune a fost menținerea situației existente până la apariția unei solicitări concrete de înregistrare a unei nave de pescuit. Această opțiune nu a fost reținută, deoarece ar păstra o lacună normativă evidentă și ar obliga autoritățile să reacționeze după apariția unei cereri sau a unei situații de risc. Cerințele de siguranță, inspecție și certificare trebuie să fie stabilite anterior admiterii navei în registru sau începerii operării, nu după apariția raportului juridic. A doua opțiune a constat în simpla modificare a Hotărârii Guvernului nr. 1035/2023, prin eliminarea excluderii navelor de pescuit din Regulile de înregistrare de stat. Această soluție ar permite formal depunerea unei cereri de înregistrare, dar nu ar acoperi cerințele de construcție, stabilitate, echipare, inspecție, certificare și control prevăzute de Directiva 97/70/CE. Înregistrarea și siguranța tehnică sunt componente distincte și trebuie reglementate în mod complementar. A treia opțiune a fost includerea cerințelor pentru navele de pescuit în mai multe acte normative generale din domeniul maritim. Această abordare ar conduce la fragmentarea normelor tehnice, ar îngreuna identificarea cerințelor aplicabile și ar crea riscul unor omisiuni sau necorelări între actele privind construcția, echipamentele, inspecțiile, certificarea și controlul statului port. Complexitatea Directivei și volumul anexelor tehnice justifică aprobarea unui regulament distinct. A patra opțiune a fost amânarea transpunerii până la finalizarea procedurii de aderare la instrumentul internațional privind siguranța navelor de pescuit. Această opțiune nu a fost acceptată, întrucât transpunerea Directivei 97/70/CE și aderarea la Acordul de la Cape Town sunt măsuri juridice complementare, dar distincte. Promovarea lor în paralel permite pregătirea coerentă a administrației și evită apariția unui interval în care obligațiile internaționale sau europene nu pot fi aplicate efectiv în plan intern. A fost examinată și posibilitatea reglementării prin ordine, instrucțiuni sau proceduri administrative ale Agenției Navale. O asemenea soluție nu ar fi suficientă, deoarece cerințele tehnice impun obligații proprietarilor și operatorilor, condiționează dreptul de exploatare a navei, permit aplicarea măsurilor de control și constituie temei pentru eliberarea ori refuzul certificatelor. Aceste efecte necesită un act normativ adoptat de Guvern, în executarea Codului navigației maritime comerciale. Opțiunea selectată este aprobarea unui regulament specializat prin hotărâre a Guvernului, cu un termen de 12 luni pentru pregătirea aplicării. Această soluție permite transpunerea coerentă a Directivei, integrarea anexelor tehnice într-un singur instrument, delimitarea competențelor MIDR și ale Agenției Navale, corelarea cu viitoarele reguli de înregistrare și crearea unui regim previzibil pentru eventualii proprietari și operatori.
4.	Analiza impactului de reglementare

4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Adoptarea proiectului va avea un impact limitat și preponderent instituțional asupra sectorului public, fără a implica modificări structurale ale sistemului administrației publice. Proiectul nu prevede crearea unor autorități sau structuri administrative noi și nu extinde atribuțiile instituționale dincolo de competențele deja stabilite prin legislația în vigoare. Ministerul va asigura coordonarea implementării, elaborarea și promovarea modificărilor necesare la Codul contravențional și Codul penal, elaborarea regulilor privind înregistrarea navelor de pescuit și promovarea actelor normative subordonate necesare. Tot Ministerul va exercita controlul asupra executării hotărârii și, după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, va îndeplini obligațiile de notificare și comunicare către Comisia Europeană și statele membre. Agenția Navală va trebui să adapteze procedurile de control al statului de pavilion și al statului port, să stabilească fluxurile de examinare a documentației tehnice, să elaboreze liste de verificare pentru inspecțiile inițiale și periodice, să organizeze evidența certificatelor și a exceptărilor, să pregătească mecanismele de colaborare cu organizațiile recunoscute și să instruiască personalul implicat. Întrucât în Registrul de stat al navelor nu sunt înregistrate nave de pescuit, proiectul nu va genera imediat un volum permanent de inspecții sau certificări. Cu toate acestea, administrația trebuie să dețină capacitatea juridică și procedurală de a examina o solicitare viitoare. Perioada de 12 luni până la intrarea în vigoare permite pregătirea acestei capacități fără perturbarea activităților curente. La etapa actuală nu se justifică instituirea unei structuri administrative distincte exclusiv pentru navele de pescuit. Activitățile pot fi integrate în funcțiile existente de control al statului de pavilion, inspecție tehnică și control al statului port, cu utilizarea expertizei organizațiilor recunoscute, după caz. Necesitatea unor resurse suplimentare va putea fi reevaluată în funcție de apariția efectivă a unui număr considerabil al navelor vizate și de volumul activităților de certificare.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Implementarea proiectului nu necesită alocarea unor mijloace financiare suplimentare din bugetul de stat și nu implică achiziționarea de infrastructură sau echipamente publice specializate. Activitățile necesare punerii în aplicare vor fi realizate în limitele atribuțiilor și resurselor administrative existente ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și ale Agenției Navale. Activitățile de consolidare a capacităților instituționale, inclusiv instruirea inspectorilor, organizarea sesiunilor de formare, instruirilor/cursurilor, atelierelor de lucru și schimburilor de experiență, precum și acordarea asistenței tehnice pentru elaborarea procedurilor și instrumentelor de control, vor fi realizate cu sprijinul partenerilor internaționali și al programelor de asistență externă. În acest sens, autoritățile responsabile vor valorifica oportunitățile de cooperare cu instituțiile Uniunii Europene, organizațiile internaționale de profil și alți parteneri de dezvoltare. Elaborarea și definitivarea cadrului normativ, pregătirea procedurilor, formularelor și materialelor tehnice, precum și adaptarea instrumentelor interne de evidență și control

	vor fi asigurate de autoritățile competente în cadrul activității curente, fără cheltuieli suplimentare din bugetul public național. Întrucât, în prezent, în Registrul de stat al navelor nu sunt înregistrate nave de pescuit, după adoptarea proiectului nu se anticipează cheltuieli recurente pentru efectuarea inspecțiilor și certificarea acestora. În cazul înregistrării viitoare a unor nave de pescuit, costurile privind clasificarea, inspecțiile efectuate de organizațiile recunoscute, încercările tehnice, certificarea și eventualele modificări constructive vor fi suportate de proprietarii sau operatorii navelor, în conformitate cu cadrul normativ aplicabil. Proiectul nu instituie taxe sau plăți noi și nu generează pierderi de venituri bugetare. Eventualele ajustări ale nomenclatorului și tarifelor pentru serviciile prestate de Agenția Navală vor fi examinate separat, în cadrul elaborării regulilor de înregistrare și a procedurilor de certificare a navelor de pescuit.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	Impactul imediat asupra sectorului privat este limitat, deoarece, potrivit datelor Registrului de stat al navelor, în Republica Moldova nu sunt înregistrate nave de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare. În consecință, la data intrării în vigoare nu există un grup de operatori naționali cărora să îi revină obligații curente de conformare. Din acest motiv, proiectul nu generează costuri imediate de conformare pentru operatorii navelor aflate sub pavilionul Republicii Moldova. Grupurile care pot fi afectate în viitor sunt: a) persoanele juridice sau fizice care vor solicita înregistrarea unei nave maritime de pescuit sub pavilionul Republicii Moldova; b) operatorii navelor maritime de pescuit sub pavilion străin care vor opera în apele Republicii Moldova sau vor descărca captura în porturile naționale; c) organizațiile recunoscute care vor efectua, în numele Agenției Navale, activități de inspecție și certificare; d) agenții portuare și operatorii portuare implicați în deservirea unor asemenea nave. Costurile de conformare pot include: – examinarea documentației tehnice și de clasificare; – inspecția inițială și inspecțiile periodice; – eliberarea sau reînnoirea certificatului de conformitate; – serviciile organizațiilor recunoscute; – încercările tehnice și verificările echipamentelor; – achiziționarea, înlocuirea sau modernizarea mijloacelor de salvare, instalațiilor de radiocomunicații, echipamentelor de prevenire și stingere a incendiilor și altor echipamente de siguranță; – timpul administrativ necesar pregătirii și depunerii documentelor. Valoarea exactă a costurilor nu poate fi stabilită uniform, deoarece acestea depind de lungimea, vechimea, starea tehnică, zona de navigație, materialul de construcție și gradul actual de conformitate al fiecărei nave. În procesul de consultare vor fi solicitate informații estimative de la organizațiile recunoscute și de la operatorii din domeniu privind costurile inspecțiilor, clasificării și certificării.

	Pentru navele deja construite și certificate potrivit unor cerințe europene sau internaționale echivalente, costurile vor fi limitate, în principal, la verificarea documentelor, inspecție și recunoașterea ori emiterea certificatului. Pentru navele care nu corespund cerințelor, costurile pot include modificări constructive și înlocuirea echipamentelor. Costurile sunt determinate în primul rând de caracteristicile navei și nu de dimensiunea întreprinderii. Totuși, aceleași costuri fixe de inspecție și certificare pot reprezenta o sarcină proporțional mai mare pentru microîntreprinderi și întreprinderile mici decât pentru întreprinderile mari. Nu se propun derogări bazate pe dimensiunea întreprinderii, întrucât acestea ar diminua nivelul de siguranță, însă termenul de 12 luni până la intrarea în vigoare și recunoașterea soluțiilor tehnice echivalente vor reduce impactul asupra operatorilor. Proiectul nu introduce avantaje selective și nu discriminează operatorii în funcție de forma juridică, mărimea întreprinderii, pavilion sau naționalitate. Aplicarea unor cerințe uniforme poate constitui o condiție suplimentară de acces pe piață, dar aceasta este justificată și proporțională cu obiectivul protejării vieții, sănătății, siguranței navigației și mediului. Aceste costuri sunt justificate de caracterul activității și de riscurile pentru viața și sănătatea echipajului. Proiectul evită situația în care costurile de siguranță sunt amânate până după producerea unui accident și asigură condiții egale pentru operatorii aflați în situații comparabile. Adoptarea cadrului normativ produce și beneficii economice. Eventualii investitori vor putea evalua înaintea achiziției sau înregistrării unei nave cerințele tehnice și administrative aplicabile, costurile probabile și documentele necesare. Certificarea conform unor standarde armonizate facilitează recunoașterea internațională a documentelor, cooperarea cu organizațiile recunoscute și accesul în porturile statelor care aplică cerințe similare. În același timp, instituirea unui standard minim obligatoriu contribuie la protejarea reputației pavilionului Republicii Moldova și reduce riscul operării unor nave substandard.
4.4.	Impactul social
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	Proiectul nu prevede instituirea unor mecanisme noi de colectare, prelucrare sau stocare a datelor cu caracter personal. Aplicarea regulamentului vizează exclusiv cerințe tehnice de siguranță pentru navele de pescuit, fără a implica prelucrarea de date cu caracter personal ale echipajului sau ale altor persoane fizice. 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
	Proiectul este neutru din perspectiva echității și egalității de gen. Cerințele de siguranță se aplică în mod identic tuturor persoanelor aflate la bord și tuturor operatorilor, fără diferențiere în funcție de sex sau alte criterii personale.

	Impactul pozitiv asupra siguranței și sănătății în muncă se produce pentru întregul echipaj. Procedurile de evacuare, mijloacele de salvare și echipamentele individuale vor trebui organizate și dimensionate în raport cu numărul și necesitățile reale ale persoanelor aflate la bord, în conformitate cu standardele tehnice aplicabile.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Proiectul nu autorizează activități de pescuit și nu stabilește cote, zone sau metode de capturare a resurselor biologice. Obiectul său este siguranța tehnică a navelor. Din acest motiv, nu se identifică un impact direct negativ asupra mediului rezultat din adoptarea actului normativ. Regulamentul poate avea un impact indirect pozitiv asupra mediului marin și fluvial. Respectarea cerințelor privind stabilitatea, starea de navigabilitate, instalațiile de combustibil, protecția contra incendiilor, întreținerea corpului și echipamentele de urgență reduce probabilitatea scufundării, incendiilor, pierderii combustibilului, uleiurilor, capturii sau echipamentelor de pescuit în apă. Prevenirea accidentelor contribuie la limitarea poluării accidentale, a abandonării sau pierderii echipamentelor și a operațiunilor de salvare cu impact asupra mediului. În același timp, controlul navelor străine care intră în port poate permite identificarea deficiențelor tehnice înainte ca acestea să genereze incidente.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Proiectul contribuie la consolidarea capacității Republicii Moldova de a-și îndeplini responsabilitățile de stat de pavilion, stat port și, după caz, stat riveran. Existența unui regim specializat pentru navele de pescuit completează cadrul național de siguranță maritimă și elimină o zonă insuficient reglementată. Un impact relevant este cel asupra reputației pavilionului Republicii Moldova. Posibilitatea juridică de a înregistra nave trebuie însoțită de mecanisme efective de verificare a conformității, supraveghere și sancționare. Prin instituirea acestor mecanisme înaintea apariției unor nave în registru, proiectul reduce riscul admiterii unor nave substandard și demonstrează o abordare preventivă a administrației maritime. Proiectul sprijină procesul de integrare europeană, realizarea acțiunii nr. 135 din Planul național de aderare și corelarea cu acțiunea privind aderarea la Acordul de la Cape Town. Totodată, creează premise pentru cooperarea tehnică cu organizațiile recunoscute, administrațiile maritime și instituțiile europene și internaționale competente.
5.	Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	Proiectul transpune Directiva 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene L 34 din 9 februarie 1998, CELEX: 31997L0070, în versiunea consolidată la 20 aprilie 2009, astfel cum a fost modificată prin Directiva 1999/19/CE a Comisiei, Directiva

	2002/35/CE a Comisiei, Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului și Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului. Directiva este în vigoare. La data elaborării prezentei Note de fundamentare, în sursele oficiale ale Uniunii Europene nu au fost identificate informații privind existența unei proceduri formale de revizuire a directivei care ar putea determina modificarea acesteia în viitorul apropiat. Directiva urmărește instituirea unui nivel comun și obligatoriu de siguranță pentru navele maritime de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, protejarea vieții și sănătății persoanelor aflate la bord, prevenirea accidentelor maritime și asigurarea unor condiții egale de concurență pentru navele care operează în aceleași zone, fără diminuarea standardelor de siguranță. În acest scop, directiva stabilește cerințe armonizate privind construcția, stabilitatea, instalațiile de mașini și electrice, protecția împotriva incendiilor, mijloacele de salvare, radiocomunicațiile, inspecțiile, certificarea și controlul navelor de pescuit. Proiectul reprezintă o măsură de transpunere primară, întrucât Directiva 97/70/CE nu a fost transpusă anterior printr-un act normativ național special destinat navelor maritime de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare. Proiectul asigură transpunerea totală a cerințelor materiale și procedurale ale directivei care țin de obiectul prezentei hotărâri, prin preluarea domeniului de aplicare, definițiilor, cerințelor tehnice, normelor privind măsurile specifice, exceptările și echivalările, inspecțiile, certificarea și controlul navelor. Prevederile care presupun exercitarea unor drepturi sau îndeplinirea unor obligații specifice unui stat membru al Uniunii Europene, inclusiv notificarea Comisiei Europene și informarea celorlalte state membre, vor deveni aplicabile de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Proiectul nu introduce cerințe tehnice de siguranță care să depășească nivelul minim stabilit de Directiva 97/70/CE. Prevederile naționale referitoare la desemnarea autorităților competente, termenele de pregătire a aplicării, procedurile administrative și corelarea cu legislația națională sunt necesare pentru integrarea și aplicarea efectivă a cerințelor Directivei în ordinea juridică internă. A fost elaborat tabelul de concordanță dintre Directiva 97/70/CE și proiectul actului normativ. Tabelul de concordanță va fi actualizat pe parcursul procesului de avizare și definitivare a proiectului.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	Prezentul proiect creează cadrul juridic intern necesar pentru implementarea Directivei 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 1999/19/CE a Comisiei, Directiva 2002/35/CE a

	Comisiei, Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului și Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului. Pentru aplicarea efectivă a cerințelor tehnice, de inspecție, certificare și control transpuse prin proiect este necesară completarea cadrului juridic național privind înregistrarea navelor maritime de pescuit, răspunderea pentru încălcarea cerințelor de siguranță și procedurile de control. În acest scop, în termen de 12 luni de la publicarea hotărârii, urmează a fi realizate următoarele măsuri normative: a) modificarea Hotărârii Guvernului nr. 1035/2023 pentru aprobarea Regulilor de înregistrare de stat a navelor în Republica Moldova, în vederea includerii navelor maritime de pescuit în domeniul său de aplicare și reglementării condițiilor de înregistrare a acestora în Registrul de stat al navelor; b) modificarea Codului contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008, în vederea instituirii răspunderii pentru exploatarea navei fără certificat de conformitate valabil, nerespectarea condițiilor certificatului, împiedicarea efectuării inspecției, prezentarea documentelor neconforme, încălcarea cerințelor privind echiparea și operarea navei în condiții care prezintă pericol pentru siguranța navigației; c) modificarea Codului penal al Republicii Moldova nr. 985/2002, în măsura în care analiza cadrului sancționator va demonstra existența unor fapte cu un grad de pericol social care justifică instituirea răspunderii penale; d) elaborarea sau modificarea, după caz, a actelor normative subordonate necesare reglementării procedurilor de inspecție, certificare, acordare a exceptărilor și aprobare a echivalărilor aplicabile navelor maritime de pescuit. Măsurile menționate nu reprezintă transpunerea ulterioară a unor prevederi materiale ale Directivei, acestea fiind transpuse prin prezentul proiect, ci urmăresc asigurarea cadrului național necesar aplicării, controlului și respectării cerințelor transpuse. Implementarea proiectului va fi corelată cu procesul de aderare a Republicii Moldova la Acordul de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispozițiilor Protocolului de la Torremolinos din 1993, în scopul asigurării coerenței dintre cadrul european, legislația națională și obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova.
6.	Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit va fi 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. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, 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 adresă: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16409, unde părțile interesate vor putea prezenta propuneri și obiecții în termenul prevăzut de actele normative.

	În cadrul procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre avizare următoarelor autorități și entități publice interesate: - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului; - 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. Urmare a definitivării proiectului și a ajustărilor operate în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare în vederea efectuării expertizei juridice și a expertizei anticorupție, în condițiile legislației în vigoare.
7.	Concluziile expertizelor
	Ulterior efectuării expertizelor.
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
	Implementarea proiectului necesită corelarea ulterioară a cadrului normativ național cu cerințele Regulamentului aprobat. În acest scop, urmează a fi: - modificată Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023 pentru aprobarea Regulilor de înregistrare de stat a navelor în Republica Moldova, în vederea reglementării înregistrării navelor maritime de pescuit în Registrul de stat al navelor; - modificat Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008, în vederea stabilirii răspunderii pentru încălcarea cerințelor privind certificarea, inspecția, echiparea, exploatarea și controlul navelor maritime de pescuit; - proiectul de modificare a Codului penal nr. 985/2002 privind pedepsele penale privind încălcarea gravă a normelor de siguranță; - elaborate și aprobate de Agenția Navală a Republicii Moldova procedurile administrative interne privind examinarea documentației tehnice, efectuarea inspecțiilor, emiterea, reînnoirea, suspendarea și retragerea certificatelor, acordarea exceptărilor și aprobarea echivalărilor, precum și evidența documentelor eliberate; - ajustate, după caz, actele normative subordonate aplicabile organizațiilor recunoscute, certificării și supravegherii tehnice a navelor. Proiectul nu abrogă acte normative în vigoare.
9.	Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
	Implementarea proiectului va fi realizată etapizat, în perioada de 12 luni dintre publicare și intrarea în vigoare. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va elabora și promova proiectele de modificare a Codului contravențional și Codului penal, pentru instituirea unor sancțiuni efective, proporționale și disuasive. În paralel, Ministerul va elabora regulile privind înregistrarea navelor de pescuit în Registrul de stat al navelor și

va examina dacă acestea urmează a fi integrate în Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023 sau aprobate printr-un act separat.

MIDR, în colaborare cu Agenția Navală, va identifica actele normative subordonate care trebuie adoptate sau modificate, inclusiv actele privind organizațiile recunoscute, echipamentele maritime, procedurile de inspecție, certificatele, tarifele și controlul statului port, în măsura în care ajustările sunt necesare pentru navele de pescuit.

Agenția Navală va adapta procedurile de certificare, inspecție și control; va elabora instrucțiuni, ghiduri, manuale și liste de verificare; va stabili circuitul documentelor și evidența certificatelor; va pregăti mecanismul de acordare și monitorizare a exceptărilor și echivalărilor; și va asigura instruirea personalului implicat.

Înainte de intrarea în vigoare, Agenția va evalua capacitatea tehnică disponibilă și necesitatea utilizării organizațiilor recunoscute pentru efectuarea inspecțiilor și verificărilor specializate. După caz, vor fi revizuite acordurile de delegare sau vor fi stabilite condițiile în care organizațiile recunoscute pot acționa în numele administrației.

Autoritățile vor asigura corelarea calendarului de implementare cu promovarea și intrarea în vigoare a legii de aderare la Acordul de la Cape Town din 2012.

Punctele 17 și 34 din Regulament, referitoare la notificarea Comisiei Europene, informarea statelor membre și comunicarea actelor naționale, se vor aplica de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Până la acel moment, MIDR și Agenția Navală vor păstra informațiile necesare și vor organiza cadrul instituțional astfel încât obligațiile să poată fi executate imediat după aderare.

După aprobarea actului, autoritățile vor informa public eventualii proprietari, operatori, reprezentanți ai armatorilor, organizații recunoscute și operatori portuari cu privire la domeniul de aplicare, documentele necesare, cerințele tehnice și data intrării în vigoare. În cazul apariției unei solicitări de înregistrare sau operare, admiterea navei va fi condiționată de finalizarea cadrului de înregistrare și de demonstrarea conformității cu Regulamentul.

Secretar de stat

Mircea PĂSCĂLUȚĂ