



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2025

Chișinău

**cu privire la aprobarea Regulamentului privind instalațiile portuare
de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave**

În temeiul Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199 art. 442), art. 6 lit. b) și h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune integral Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE, nr. CELEX: 32019L0883, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L, nr. 151 din 07 iunie 2019

1. Se aprobă Regulamentul privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave (se anexează).
2. Monitorizarea și implementarea prezentei hotărâri se pune în sarcina Agenției Navale a Republicii Moldova.
3. Fiecare administrație portuară trebuie să elaboreze și să implementeze un plan corespunzător de preluare și gestionare a deșeurilor provenite de la nave sau

să actualizeze planul existent în termen de 180 de zile din data intrării în vigoare a Regulamentului aprobat prin pct. 1.

4. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

5. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 24 de luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu asigurarea implementării depline a prevederilor regulamentului până la 31.12.2032.

Prim-ministru

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii și
dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

Regulamentul
privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor
provenite de la nave

I. Dispoziții generale

1. Prezentul Regulament are ca scop protejarea mediului marin împotriva efectelor negative ale descărcărilor de deșeuri și ale reziduurilor mărfii în apele naționale navigabile, provenite de la navele care utilizează porturile din Republica Moldova, asigurându-se, în același timp, buna funcționare a traficului maritim, prin îmbunătățirea disponibilității și a utilizării instalațiilor portuare adecvate de preluare, precum și a predării deșeurilor în instalațiile respective.

2. În sensul prezentului Regulament următoarele noțiuni semnifică:

2.1. *navă* – înseamnă o navă maritimă de orice tip exploatată în mediul marin, inclusiv navele de pescuit, ambarcațiunile de agrement, ambarcațiunile cu aripi portante, aeroglisoarele, ambarcațiunile submersibile și plutitoare;

2.2. *Convenția MARPOL* - Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, în versiunea sa actualizată;

2.3. *deșeuri provenite de la nave* - înseamnă toate deșeurile, inclusiv reziduurile de încărcătură, care sunt generate în timpul operațiunilor unei nave sau în cursul încărcării, descărcării și al operațiunilor de curățare și care intră sub incidența anexelor I, II, IV, V și VI la Convenția MARPOL, deșeurile pescuite în mod pasiv, precum și orice substanță sau obiect pe care deținătorul le aruncă sau are intenția sau obligația să le arunce;

2.4. *deșeuri pescuite în mod pasiv* - înseamnă deșeurile prinse în plase în timpul operațiunilor de pescuit;

2.5. *reziduuri de încărcătură* - înseamnă resturile din încărcătura de la bord care rămân pe punte sau în cale ori în rezervoare după încărcare și descărcare, inclusiv excedentul sau scurgerile la încărcare și descărcare, în stare umedă sau uscată sau antrenate în apa de epurare, cu excepția prafului de marfă rămas pe punte după curățare sau a prafului de pe suprafețele exterioare ale navei;

2.6. *instalație portuară de preluare* - înseamnă orice instalație fixă, flotantă sau mobilă, care poate asigura serviciul de preluare a deșeurilor de pe nave;

2.7. *navă de pescuit* - înseamnă orice navă echipată sau utilizată pentru scopuri comerciale pentru a prinde pește sau alte tipuri de resurse biologice marine;

2.8. *ambarcațiune de agrement* - înseamnă orice navă de orice tip, cu o lungime a cocii de minimum 2,5 metri, indiferent de tipul de propulsie, care este destinată folosirii în scopuri sportive sau de agrement și care nu este implicată în activități comerciale;

2.9. *port* - înseamnă un loc sau o zonă geografică constituită din lucrări și echipamente concepute, în principal, pentru a permite recepția navelor, inclusiv zona de ancoraj aflată sub jurisdicția portului;

2.10. *capacitate suficientă de stocare* - înseamnă o capacitate suficientă pentru a depozita deșeurile la bord din momentul plecării până la portul de escală următor, inclusiv deșeurile care sunt susceptibile a fi generate în timpul călătoriei;

2.11. *trafic programat* - înseamnă traficul bazat pe o listă publicată sau planificată cu orare de plecare și sosire între porturi identificate sau traversări recurente care constituie un program recunoscut;

2.12. *escale regulate* - înseamnă călătoriile repetate ale aceleiași nave urmând un model constant între porturi identificate sau o serie de călătorii de la și către același port fără escale intermediare;

2.13. *escale frecvente* - înseamnă vizitele efectuate de o navă în același port care au loc cel puțin o dată la două săptămâni;

2.14. *GISIS* - sistemul global integrat de informații privind navele al OMI;

2.15. *tratare* - înseamnă operațiunile de valorificare sau eliminare, inclusiv pregătirea prealabilă valorificării sau eliminării;

2.16. *taxă indirectă* - înseamnă o taxă achitată pentru furnizarea de servicii aferente instalațiilor portuare de preluare, indiferent dacă are sau nu loc o predare efectivă de deșuri provenite de la nave.

3. Prezentul Regulament se aplică:

3.1. tuturor navelor, indiferent de pavilionul lor, care fac escală sau operează în unul dintre porturile Republicii Moldova, cu excepția:

3.1.1. navelor angajate în servicii portuare;

3.1.2. navelor militare, navelor militare auxiliare sau altor nave care aparțin sau sunt exploatate de un stat și sunt folosite momentan exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale.

3.2. tuturor porturilor din Republica Moldova vizitate în mod obișnuit de navele care intră sub incidența subpct. 3.1.

4. Navele care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului Regulament pot preda la cerere deșeurile generate către instalația portuară de preluare a deșeurilor.

5. În sensul prezentului Regulament și pentru a evita întârzierile nejustificate provocate navelor, Agenția Navală, la solicitarea Administrațiilor

portuare poate decide să excludă zona de ancoraj din porturile lor în scopul aplicării pct. 28-47.

6. Agenția Navală întreprinde măsurile necesare pentru a garanta că, în cazurile în care este posibil într-o măsură rezonabilă, navele care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului Regulament își predau deșeurile în concordanță cu acesta.

7. Prezentele reglementări se aplică fără a aduce atingere reglementărilor emise în conformitate cu Legea nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător.

II. Asigurarea de instalații portuare de preluare

8. Administrațiile portuare trebuie să asigure dotarea adecvată și disponibilitatea permanentă a instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor de la nave, în conformitate cu necesitățile navelor care fac escală în port, fără a produce întârzieri nejustificate acestor nave.

9. Pentru instalațiile portuare de preluare a deșeurilor, administrațiile portuare sunt obligate să dețină autorizația de mediu.

10. Administrațiile portuare trebuie să asigure următoarele cerințe:

10.1. instalațiile portuare de preluare să fie în măsură să preia tipurile și cantitățile de deșeuri provenite de la navele care utilizează în mod obișnuit portul respectiv, ținând cont de:

10.1.1. solicitarea de predare a deșeurilor provenite de la nave;

10.1.2. dimensiunea și poziția geografică a portului respectiv;

10.1.3. tipul navelor care fac escală în portul respectiv; și

10.1.4. exceptările acordate din Regulament;

10.2. formalitățile și aspectele practice legate de utilizarea instalațiilor portuare de preluare să fie simple și rapide, pentru a se evita întârzierile nejustificate provocate navelor;

10.3. tarifele percepute pentru predare să nu fie descurajatoare pentru navele care solicită să utilizeze instalațiile portuare de preluare;

10.4. instalațiile portuare de preluare să asigure gestionarea deșeurilor provenite de la nave în mod rațional din punct de vedere ecologic, potrivit prevederilor actelor normative.

11. În sensul prevăzut la subpct 10.4, administrațiile portuare asigură colectarea separată în porturi a deșeurilor provenite de la nave, pentru a facilita reutilizarea și reciclarea acestora. Pentru a facilita acest proces, instalațiile portuare de preluare colectează fracțiunile separate de deșeuri în funcție de categoriile de deșeuri definite în Convenția MARPOL 73/78, ținând cont de orientările acesteia.

12. Prevederile subpct. 10.4. se aplică fără a aduce atingere cerințelor mai stricte impuse pentru gestionarea deșeurilor de catering din transporturile internaționale.

13. Comandantul unei nave care a avut dificultăți în predarea deșeurilor va completa formularul prevăzut în anexa nr. 6 și îl va înainta către Agenția Navală împreună cu documentele doveditoare privind deficiențele constatate la instalațiile portuare de preluare a deșeurilor.

14. Agenția Navală investighează cauzele deficiențelor reclamate de comandantul navei și notifică Organizația Maritimă Internațională (OMI) și statul de pavilion, utilizând formularele și procedurile OMI.

15. Agenția Navală transmite un raport privind concluzia analizei efectuate cu privire la deficiențele reclamate de comandantul navei către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și către Ministerul Mediului.

16. Administrațiile portuare în cauză iau măsuri de siguranță suficiente pentru ca operațiunile de predare/de preluare a deșeurilor să fie efectuate astfel încât să se evite riscurile, atât pentru oameni, cât și pentru mediu, în porturile care fac obiectul prezentului Regulament.

17. Orice parte implicată în predarea sau preluarea deșeurilor provenite de la nave poate pretinde despăgubiri pentru prejudiciile cauzate de întârzierile nejustificate, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

III. Planurile portuare de preluare și gestionare a deșeurilor

18. Fiecare administrație portuară se asigură că, este aprobat un plan de preluare și gestionare a deșeurilor și că a fost pus în aplicare pentru fiecare port în urma consultării părților relevante, printre care se numără, în special, utilizatorii portuari sau reprezentanții lor și, acolo unde este cazul, autoritățile locale competente, operatorii instalațiilor portuare de preluare, organizațiile care asigură respectarea obligațiilor care decurg din răspunderea extinsă a producătorilor, precum și reprezentanții societății civile. Respectivele consultări trebuie să aibă loc atât la etapa inițială de elaborare a planului de preluare și gestionare a deșeurilor, cât și după adoptarea acestuia, în special în cazul în care au avut loc modificări semnificative cu privire la cerințele prevăzute la pct. 8-17, 29-41.

19. Fiecare administrație portuară trebuie să elaboreze și să implementeze un plan corespunzător de preluare și gestionare a deșeurilor provenite de la nave sau să actualizeze planul existent, după caz. Atât în faza de elaborare a planului de preluare și gestionare a deșeurilor, cât și în cea de actualizare a acestuia, în cazul în care au avut loc modificări semnificative cu privire la respectarea cerințelor

prevăzute la pct. 8-17, 29-33 și 34-41, administrația portuară trebuie să se consulte cu părțile relevante, printre care se numără, în special, utilizatorii portuari sau reprezentanții lor, cum ar fi asociațiile patronale și profesionale reprezentative și legal constituite, cu autoritățile locale competente, operatorii instalațiilor portuare de preluare, organizațiile care asigură respectarea obligațiilor care decurg din răspunderea extinsă a producătorilor, precum și reprezentanții societății civile, după caz.

20. Cerințele detaliate cu privire la elaborarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor sunt stabilite în anexa 1.

21. Fiecare administrație portuară se asigură că următoarele informații din planul de preluare și gestionare a deșeurilor privind disponibilitatea unor instalații portuare de preluare adecvate în porturile lor și structura costurilor sunt comunicate în mod clar operatorilor navelor, sunt puse la dispoziția publicului și sunt ușor accesibile, în limba română și, dacă este cazul, într-o limbă de circulație internațională:

21.1. amplasarea instalațiilor portuare de preluare corespunzătoare fiecărei dane și, după caz, programul de funcționare;

21.2. lista deșeurilor provenite de la nave pe care portul le gestionează în mod obișnuit;

21.3. lista punctelor de contact, a operatorilor instalațiilor portuare de preluare și a serviciilor furnizate;

21.4. descrierea procedurilor de predare a deșeurilor;

21.5. descrierea sistemelor de recuperare a costurilor, inclusiv a sistemelor și a fondurilor de gestionare a deșeurilor menționate în anexa 4, după caz.

22. Administrația portuară pune la dispoziție pe cale electronică și actualizează permanent informațiile prevăzute la pct. 21 în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la punctele 69-71.

23. Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor pot, dacă este necesar din motive de eficiență, să fie elaborate în comun de două sau mai multe porturi învecinate din aceeași regiune geografică, cu implicarea adecvată a fiecărui port, cu condiția de a se stabili pentru fiecare port necesarul de instalații portuare de preluare și disponibilitatea acestora.

24. Agenția de Mediu evaluează și aprobă planul de preluare și gestionare a deșeurilor, avizate în prealabil de Agenția Navală și se asigură că este reaprobat cel puțin la fiecare cinci ani de la aprobare sau aprobare repetată, precum și după ce s-au produs schimbări semnificative în modul de operare al portului.

25. Respectivetele schimbări pot include modificările structurale ale traficului către port, dezvoltarea de noi infrastructuri, schimbările în ceea ce privește cererea și furnizarea de instalații portuare de preluare, precum și noile tehnici de tratare la bord.

26. Inspectoratul pentru protecția mediului monitorizează modul în care portul pune în aplicare planul de preluare și gestionare a deșeurilor. Dacă pe parcursul perioadei de cinci ani prevăzute în pct. 24 nu s-au produs schimbări semnificative, în baza documentelor relevante emise de către instituțiile de inspecție și control, Agenția de Mediu aprobă repetat planurile existente.

27. Agenția Navală, în colaborare cu Agenția de Mediu, poate excepta porturile mici necomerciale, caracterizate printr-un trafic mic sau redus, reprezentat exclusiv de ambarcațiuni de agrement, de la prevederile punctele 18-24, dacă instalațiile portuare de preluare sunt integrate în sistemul de gestionare a deșeurilor administrat de către autoritatea cu competențe în domeniu, care se asigură că informațiile privind sistemul de gestionare a deșeurilor sunt puse la dispoziția utilizatorilor porturilor respective.

28. Agenția Navală notifică numele și localizarea porturilor din Republica Moldova exceptate în condițiile pct. 27 pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la punctele 69-71.

29. Operatorul, agentul sau comandantul unei nave, care are ca destinație un port din Republica Moldova trebuie să completeze formularul denumit „Notificarea prealabilă pentru predarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare“, prevăzut în anexa nr. 2, cu date exacte și reale, și să îl transmită Agenției Navale și administrației portului:

29.1. cu cel puțin 24 de ore înainte de sosire, dacă se cunoaște portul de escală;

29.2. imediat ce se cunoaște portul de escală, dacă această informație este disponibilă cu mai puțin de 24 de ore înainte de sosire; sau

29.3. cel târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, dacă durata călătoriei este mai mică de 24 de ore.

30. Comandantul navei trebuie să înregistreze în registrul de evidență a deșeurilor și în registrul de evidență a hidrocarburilor toate datele, în conformitate

cu realitatea, privind tipurile și cantitățile de deșeuri și/sau reziduurile mărfii aflate la bord, înaintea sosirii navei în port.

31. Informațiile privind notificarea prealabilă a deșeurilor sunt raportate pe cale electronică de către operatorul, agentul sau comandantul navei în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului regulament prevăzut la punctele 69-71.

32. Formularul prevăzut în anexa nr. 2 este disponibil la bord, inclusiv în format electronic, cel puțin până în următorul port de escală și se pune la dispoziția Agenției Navale și administrației portului respectiv, la solicitarea acestora.

33. Agenția Navală verifică dacă formularul prevăzut în anexa nr. 2 a fost completat fidel și cu exactitate și dacă informațiile prevăzute în acesta au fost notificate corespunzător și fără întârziere administrației portului.

IV. Procedura de predare a deșeurilor provenite de la nave

34. Comandantul unei nave care face escală într-un port din Republica Moldova, înainte de a părăsi portul respectiv, trebuie să predea toate deșeurile transportate la bordul navei într-o instalație portuară de preluare, în conformitate cu normele relevante privind deversarea, prevăzute în Convenția MARPOL 73/78.

35. La predare, operatorul instalației portuare de preluare sau administrația portuară la care au fost predate deșeurile completează fidel și cu exactitate formularul „Confirmarea predării deșeurilor“, prevăzut în anexa nr. 3, și furnizează comandantului navei, fără întârzieri nejustificate, confirmarea predării deșeurilor.

36. Cerințele prevăzute la pct. 34 nu se aplică porturilor mici dotate cu instalații fără personal sau porturilor care sunt situate în zone îndepărtate, cu condiția ca Agenția Navală să fi notificat numele și localizarea respectivelor porturi din Republica Moldova pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului Regulament prevăzut la punctele 69-71.

37. Operatorul, agentul sau comandantul unei nave, înainte de plecare sau imediat după primirea „Confirmării predării deșeurilor“, raportează pe cale electronică informațiile din acest formular în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului Regulament prevăzut la punctele 69-71.

38. Formularul „Confirmarea predării deșeurilor“ se va păstra la bord cel puțin doi ani, fiind însoțit, după caz, de registrul de combustibil, registrul de

încărcătură, jurnalul de înregistrare a deșeurilor sau planul de gestionare a deșeurilor, și se pune la dispoziția autorităților statelor membre la solicitarea acestora.

39. Fără a aduce atingere prevederilor pct. 34, o navă poate fi autorizată de către Agenția Navală să își continue voiajul spre următorul port de escală fără a preda deșeurile, în cazul în care:

39.1. informațiile furnizate în conformitate cu anexele nr. 2 și 3 arată că nava dispune de capacitate suficientă de stocare pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula în cursul voiajului preconizat al navei până la portul de escală următor, colectate separat;

39.2. informațiile furnizate la bordul navelor arată că există capacitate suficientă de stocare pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula pe parcursul voiajului preconizat al navei până la portul de escală următor, colectate separat; sau

39.3. nava face o escală de mai puțin de 24 de ore în zona de ancoraj sau în cazul unor condiții meteorologice nefavorabile.

40. Agenția Navală solicită comandantului navei să predea, înainte de plecare, întreaga cantitate de deșeuri într-o instalație portuară de preluare, dacă:

40.1. nu se poate stabili pe baza informațiilor disponibile, inclusiv a informațiilor disponibile în format electronic în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului Regulament prevăzut la punctele 69-71 sau în GISIS, dacă în următorul port de escală sunt disponibile instalații portuare de preluare adecvate; sau

40.2. următorul port de escală nu este cunoscut.

41. Prevederile pct. 39 sunt aplicabile fără a aduce atingere dispozițiilor mai restrictive impuse navelor privind predarea deșeurilor, adoptate potrivit dreptului internațional.

V. Mecanismul de recuperare a costurilor

42. Administrațiile portuare trebuie să se asigure că toate costurile de exploatare a instalațiilor portuare de preluare pentru preluarea și tratarea deșeurilor provenite de la nave, altele decât reziduurile mărfii, sunt acoperite prin perceperea unui tarif de la nave. Aceste costuri cuprind elementele enumerate în anexa nr. 4.

43. Sistemul de recuperare a costurilor prevăzut la pct. 42 trebuie să încurajeze navele să predea deșeurile generate și/sau reziduurile mărfii la instalațiile portuare de preluare și să nu le deverseze în mare. În acest sens, în conceperea și funcționarea sistemelor de recuperare a costurilor, administrațiile portuare aplică următoarele criterii:

43.1. navele plătesc un tarif indirect, indiferent dacă predau sau nu deșeuri într-o instalație portuară de preluare;

43.2. tariful indirect acoperă:

43.2.1. costurile administrative indirecte;

43.2.2. o parte semnificativă din costurile operaționale directe, astfel cum este stabilit în anexa nr. 4, care reprezintă cel puțin 30% din costurile directe totale pentru predarea efectivă a deșeurilor în cursul anului precedent, cu posibilitatea de a lua în considerare și costurile legate de volumul de trafic estimat pentru anul următor;

43.3. pentru a oferi un stimulent maxim pentru predarea deșeurilor din anexa V la MARPOL 73/78, altele decât reziduurile mărfii, administrația portuară nu percepe niciun tarif direct pentru aceste deșeuri, pentru a se asigura un drept de predare fără tarife suplimentare bazate pe volumul de deșeuri predate, cu excepția cazului în care volumul de deșeuri predate depășește capacitatea maximă de stocare prevăzută în formularul din anexa nr. 2; deșeurile pescuite în mod pasiv intră sub incidența acestui regim, inclusiv a dreptului de predare;

43.4. pentru a se evita ca utilizatorii portuari să suporte integral costurile de colectare și de tratare a deșeurilor pescuite în mod pasiv, administrația portuară va participa la programele existente de predare a deșeurilor pescuite în mod pasiv care asigură o alternativă de finanțare a costurilor de colectare și de gestionare, pe uscat, a uneltelor de pescuit devenite deșeuri sau a deșeurilor pescuite în mod pasiv, inclusiv la programele de pescuire a deșeurilor finanțate de Uniunea Europeană;

43.5. pentru a încuraja predarea reziduurilor care provin de la spălarea tancurilor și care conțin substanțe plutitoare persistente cu viscozitate ridicată, administrația portuară poate acorda reduceri tarifare adecvate pentru predarea acestora;

43.6. tariful indirect nu include deșeurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament, ale căror costuri sunt acoperite pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri predate.

44. Partea din costuri care nu este acoperită prin tarifarea indirectă, dacă există, este acoperită pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri efectiv predate de navă.

45. Tarifele pot fi diferențiate pe baza următoarelor criterii:

45.1. categoria, tipul și mărimea navei;

45.2 furnizarea de servicii pentru nave în afara programului normal de lucru în port; sau

45.3 caracterul periculos al deșeurilor.

46. Tarifele sunt reduse pe baza următoarelor criterii:

46.1. tipul de activitate comercială desfășurată de navă, în special atunci când o navă desfășoară transporturi maritime comerciale pe distanțe scurte;

46.2. proiectarea, echiparea și exploatarea navei demonstrează că nava produce cantități reduse de deșeuri și își gestionează deșeurile în mod durabil și rațional din punct de vedere ecologic.

47. Fiecare administrație portuară pune la dispoziția utilizatorilor portuari, în limba română și în limba engleză, valoarea tarifelor percepute și modul de calcul al acestora, din planul de preluare și gestionare a deșeurilor, pentru a asigura utilizatorii portuari că tarifele sunt echitabile, transparente, ușor identificabile și nediscriminatorii, precum și că acestea reflectă costurile instalațiilor și ale serviciilor furnizate și, acolo unde este cazul, utilizate.

48. Agenția Navală asigură colectarea datelor de monitorizare privind volumul și cantitatea de deșeuri pescuite în mod pasiv și le raportează anual în cadrul raportului de activitate care se prezintă public prin intermediul paginii web oficiale și le raportează Comisiei, după caz.

49. Agenția Navală poate excepta o navă care face escală în porturile din Republica Moldova de la obligațiile prevăzute la punctele 29-33, punctul 34 și la punctele 42-48, dacă sunt întrunite următoarele condiții:

49.1. nava efectuează curse în cadrul unui trafic programat, cu escale frecvente și regulate;

49.2. există un acord în vederea asigurării predării deșeurilor și a plății tarifelor într-un port de-a lungul rutei navei care:

49.2.1. este dovedit printr-un contract semnat cu un port sau cu un contractant de deșeuri și prin confirmări de predare a deșeurilor;

49.2.2. a fost notificat tuturor porturilor de pe ruta navei; și

49.2.3. a fost acceptat de portul în care au loc predarea și plata, care poate fi un port al Uniunii Europene sau un alt port din Republica Moldova în care, astfel cum este stabilit pe baza informațiilor raportate pe cale electronică în cadrul acelei părți

din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului regulament prevăzut la punctele 69-71 și în GISIS, sunt disponibile instalații adecvate;

49.3. exceptarea nu are un impact negativ asupra siguranței maritime, a sănătății, a condițiilor de viață sau de muncă la bordul navelor și nici asupra mediului marin.

50. În cazul în care se acordă exceptarea, Agenția Navală emite un certificat de exceptare, pe baza formatului prevăzut în anexa nr. 5, care confirmă că nava îndeplinește condițiile și cerințele necesare pentru aplicarea exceptării și precizează durata acesteia.

51. Agenția Navală raportează informațiile din certificatul de exceptare, pe cale electronică, în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului regulament prevăzut la punctele 69-71.

52. Agenția Navală monitorizează navele care dețin un certificat de exceptare emis potrivit prevederilor pct. 50.

53. Agenția Navală informează administrația portuară dacă o navă deține certificat de exceptare, în vederea stabilirii de către aceasta a sistemului de tarificare prevăzut la pct. 43.

54. O navă nu se poate deplasa către portul de escală următor dacă nu există capacitate suficientă de stocare pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula în cursul voiajului preconizat al navei până la portul de escală următor, colectate separat, chiar dacă a fost exceptată potrivit prevederilor pct. 50.

VI. Control, monitorizare și raportare electronică

55. Agenția Navală trebuie să creeze un sistem care să facă posibilă inspectarea oricărei nave, inclusiv prin inspecții aleatorii, pentru a verifica dacă se conformează prevederilor punctelor 29-48.

56. La selectarea navelor pentru inspecție, altele decât cele de pescuit și ambarcațiunile de agrement autorizate să transporte până la 12 pasageri, Agenția Navală va acorda o atenție specială:

56.1. navelor care nu respectă cerințele de notificare;

56.2. navelor la care în urma examinării informației furnizate de comandant sunt descoperiți indici că nu se conformează prevederilor prezentului Regulament.

57. Inspecțiile în cadrul prevederilor Regulamentului pot fi efectuate și în cadrul activității de control al statului portului, când este cazul, cu condiția aplicării obligației stabilite de a realiza inspecții în procent de minimum 25%.

58. Agenția Navală nu permite plecarea navei dacă în urma inspecțiilor efectuate constată că nava nu a predat în totalitate deșeurile la instalațiile portuare de preluare, în conformitate cu prevederile pct. 29-48.

59. În cazul în care o navă a părăsit un port din Republica Moldova fără a se conforma prevederilor pct. 29-48, Agenția Navală trebuie să informeze autoritatea competentă din următorul port de escală.

60. În situația în care Agenția Navală este informată că o navă care intră într-un port din Republica Moldova a părăsit ultimul port de escală fără să se conformeze prevederilor pct. 29-48, nu va permite plecarea navei până când nu va evalua în detaliu exactitatea informațiilor primite.

61. Agenția Navală efectuează inspecții ale navelor care fac escală în porturile din Republica Moldova într-o proporție de cel puțin 15 % din numărul total al navelor distincte care fac escală anual în aceste porturi. Numărul total al navelor distincte care fac escală anual în porturile din Republica Moldova se calculează ca fiind numărul mediu al navelor distincte din cei trei ani precedenți, astfel cum s-a raportat în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului regulament prevăzut la punctele 69-71.

62. Agenția Navală realizează prevederile pct.61, selectând navele pe baza mecanismului de urmărire bazat pe riscuri al Uniunii Europene.

63. Agenția Navală stabilește procedurile privind inspecția navelor astfel încât să asigure, în măsura în care este posibil, respectarea prevederilor prezentului regulament. La stabilirea procedurilor respective, Agenția Navală poate lua în considerare mecanismul de urmărire bazat pe riscuri al Uniunii Europene prevăzut la punctul 61.

64. În cazul în care Agenția Navală consideră că rezultatele inspecției sunt neconforme, aceasta se asigură, fără a se aduce atingere aplicării sancțiunilor prevăzute de Codul contravențional, că nava nu părăsește portul înainte de a fi predat deșeurile într-o instalație portuară de preluare în conformitate cu pct. 34-41.

65. Administrațiile portuare trebuie să notifice comandanților navelor, prin agenții acestora, operatorilor instalațiilor portuare de preluare și tuturor celor interesați despre cerințele prezentului Regulament.

66. Agenția Navală și administrațiile portuare trebuie să coopereze cu toți operatorii economici implicați pentru a duce la îndeplinire prevederile Regulamentului.

67. Administrațiile portuare trebuie:

67.1. să verifice informațiile notificate de către operatorul, agentul sau comandantul unei nave, în conformitate cu prevederile pct. 29-33;

67.2. să se asigure că formalitățile legate de utilizarea instalațiilor portuare de preluare sunt simple și rapide, pentru a stimula comandanții navelor să utilizeze aceste instalații și pentru a evita producerea unor întârzieri inutile navelor.

68. Punerea în aplicare și asigurarea respectării prevederilor Regulamentului sunt facilitate prin raportarea electronică și schimbul de informații între state în conformitate cu pct. 69-71 și pct. 72-75.

69. Raportarea și schimbul de informații se bazează pe sistemul Uniunii Europene de schimb de informații maritime SafeSeaNet.

70. Agenția Navală se asigură că sunt raportate pe cale electronică și într-un interval de timp rezonabil, prezintă următoarele informații:

70.1. informațiile privind ora efectivă de sosire și de plecare a oricărei nave, care face escală într-un port din Republica Moldova, împreună cu un element de identificare a portului în cauză;

70.2 informațiile din notificarea prealabilă a deșeurilor, astfel cum se prevede în anexa nr. 2;

70.3. informațiile din confirmarea predării deșeurilor, astfel cum se prevede în anexa nr. 3;

70.4. informațiile din certificatul de exceptare, astfel cum se prevede în anexa nr. 5.

71. Agenția Navală se asigură că planurile de preluare și gestionare a deșeurilor provenite de la nave, prevăzute în anexa nr. 1, sunt puse la dispoziția SafeSeaNet pe cale electronică.

72. Agenția Navală utilizează baza de date privind inspecțiile, la care sunt conectate toate statele membre ale Uniunii Europene și care conține toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezenta ordonanță.

73. Agenția Navală trebuie să se asigure că informațiile privind inspecțiile efectuate în temeiul prezentului regulament, inclusiv informațiile privind cazurile de nerespectare și ordinele de interdicere a plecării emise, sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecțiile de îndată ce:

73.1. raportul de inspecție a fost finalizat;

73.2. ordinul de interdicere a plecării a fost anulat; sau

73.3. a fost acordată o exceptare.

74. Informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile trebuie să fie validate de către Agenția Navală în termen de 72 de ore, în vederea publicării.

75. Agenția Navală are acces la informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile.

76. Administrațiile portuare și autoritățile responsabile pentru instalațiile portuare de preluare se asigură că întregul personal beneficiază de formarea necesară pentru a dobândi cunoștințele esențiale pentru activitatea sa de gestionare a deșeurilor, cu o atenție deosebită pentru aspectele legate de sănătate și securitate în contextul manipulării materialelor periculoase, și că cerințele de formare sunt actualizate periodic, pentru a răspunde provocărilor legate de inovarea tehnologică.

VII. Sancțiuni

77. În cazul nerespectării dispozițiilor prezentului Regulament Agenția Navală întreprinde toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea regimului de sancționare.

78. Pentru orice încălcare a dispozițiilor prezentului Regulament sau a deciziilor emise de Agenția Navală în temeiul acesteia, Agenția impune sancțiuni. Acestea trebuie să fi adecvate, efective, proporționale, disuasive și cu efect de descurajare, și sunt prevăzute de Codul contravențional.

79. Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute de Codul Contravențional se fac de persoanele împuternicite din cadrul Agenției Navale și Agenției de Mediu.

Cerințe privind planurile de prelucrare și gestionare a deșeurilor

1. Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor acoperă toate tipurile de deșeuri provenite de la navele care fac în mod obișnuit escală în port și sunt elaborate în funcție de mărimea portului și de categoriile de nave care fac escală.

2. Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor cuprind următoarele elemente:

a) o evaluare a necesității unor instalații portuare de preluare, ținând cont de nevoile navelor care fac în mod obișnuit escală în port;

b) o descriere a tipului și a capacității instalațiilor portuare de preluare;

c) o descriere a procedurilor de preluare și colectare a deșeurilor provenite de la nave;

d) o descriere a sistemului de recuperare a costurilor;

e) o descriere a procedurii de semnalare a deficiențelor suspectate la instalațiile portuare de preluare;

f) o descriere a procedurii de consultare permanentă cu utilizatorii portuari, contractanții din sectorul deșeurilor, operatorii terminalelor și alte părți interesate; și

g) o prezentare generală a tipurilor și cantităților de deșeuri primite de la nave și gestionate în cadrul instalațiilor. Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor pot să includă:

h) un rezumat al dreptului intern relevant, precum și procedura și formalitățile pentru predarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare;

i) o identificare a unui punct de contact în port;

j) o descriere a echipamentelor și procedeele de tratare prealabilă pentru fluxuri specifice de deșeuri în port, dacă este cazul;

k) o descriere a metodelor folosite pentru a înregistra utilizarea efectivă a instalațiilor portuare de preluare;

l) o descriere a metodelor folosite pentru a înregistra cantitățile de deșeuri predate de nave;

m) o descriere a metodelor de gestionare a diferitelor fluxuri de deșeuri în port.

3. Procedurile de preluare, colectare, stocare, tratare și eliminare ar trebui să se conformeze întru totul unui program de gestionare a mediului, care să reducă în mod progresiv impactul acestor activități asupra mediului. Se presupune că această conformitate este realizată dacă procedurile respectă Regulamentul (CE) nr. 1221/2009 al Parlamentului European și al Consiliului.

**Format standard pentru formularul de notificare prealabilă
pentru predarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare**

Notificare de predare a deșeurilor în: *[introduceți numele portului de
escală,]*

Prezentul formular ar trebui păstrat la bordul navei împreună cu registrul de combustibil, registrul de încărcătură, jurnalul de înregistrare a deșeurilor sau planul de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu Convenția MARPOL.

1. DATE PRIVIND NAVA

1.1 Denumirea navei:	1.5 Proprietarul sau operatorul:
1.2 Numărul OMI:	1.6 Numărul sau literele distinctive:
	Numărul MMSI (Identitate în cadrul serviciului maritim mobil):
1.3 Tonaj brut:	1.7 Statul de pavilion:
1.4 Tipul navei: ☐ Petrolier ☐ Navă cisternă ☐ Vrachier ☐ Container pentru produse chimice ☐ Alte tip de navă ☐ Navă de pasageri ☐ Ro-ro ☐ Altele (precizați) de marfă	

2. DATE PRIVIND PORTUL SI RUTA

2.1 Amplasarea/ Numele terminalului	2.6 Ultimul port de predare a deșeurilor:
2.2 Data și ora sosirii:	2.7 Data ultimei predări:
2.3 Data și ora plecării:	2.8 Următorul port de predare:
2.4 Ultimul port și țara:	2.9 Persoana care depune acest formular (dacă este alta decât comandantul):
2.5 Următorul port și țara (dacă se cunosc):	

3. TIPUL SI CANTITATEA DE DESEURI SI CAPACITATEA DE STOCARE

Tip	Deșeuri care urmează să fie predate (m ³)	Capacitate maximă de stocare dedicată (m ³)	Cantitatea de deșeuri reținută la bord (m ³)	Portul de predare a restului deșeurilor	Cantitatea estimată de deșeuri care urmează a fi generată între momentul notificării și cel al intrării în următorul port de escală (m ³)
Anexa I la MARPOL - Hidrocarburi					
Ape de santină uleioase					
Reziduuri uleioase (nămol)					
Deșeuri uleioase provenite de la spălarea rezervoarelor					
Apă de balast murdară					
Tip	Deșeuri care urmează să fie predate (m ³)	Capacitate maximă de stocare dedicată (m ³)	Cantitatea de deșeuri reținută la bord (m ³)	Portul de predare a restului deșeurilor	Cantitatea estimată de deșeuri care urmează a fi generată între momentul notificării și cel al intrării în următorul port de

					escală (m ³)
Depozite și nămoluri rezultate din curățarea rezervoarelor					
Altele (vă rugăm să precizați)					
Anexa II la MARPOL - SUBSTANȚE NOCIVE LICHIDE (SLN) (1)					
Substanță din categoria X					
Substanță din categoria Y					
Substanță din categoria Z					
Alte substanțe					
Anexa IV la MARPOL – Ape uzate					
Anexa V la MARPOL - Gunoi					
A. Materiale plastice					
B. Deșeuri alimentare					
C. Deșeuri menajere (de exemplu, produse din hârtie, textile, sticlă, metal, sticle, veselă etc.)					
D. Ulei de gătit					
E. Cenușă din incineratoare					

F. Deșeuri provenite din exploatare					
G. Carcasă (e) de animale					
H. Unelte de pescuit					
I. Deșeuri electronice					

(1) A se indica denumirea corectă pentru transportul de substanțe nocive lichide.

Tip	Deșeuri care urmează să fie predate (m ³)	Capacitatea maximă de stocare dedicată (m ³)	Cantitatea de deșeuri reținută la bord (m ³)	Portul de predare a restului deșeurilor	Cantitatea estimată de deșeuri care urmează a fi generată între momentul notificării și cel al intrării în următorul port de escală (m ³)
J. Reziduuri de încărcătură (1) (dăunătoare pentru mediul marin)					
K. Reziduuri de încărcătură (2) (nedăunătoare pentru mediul marin)					
Anexa VI la Convenția MARPOL - Poluarea atmosferei					
Substanțe care subțiază stratul de ozon și echipamente care conțin astfel de substanțe (3)					

Reziduuri de epurare a gazelor de eșapament					
---	--	--	--	--	--

Alte deșeuri, care nu fac obiectul Convenției MARPOL
Deșeuri pescuite în mod pasiv

Note:

1. Aceste informații sunt folosite în vederea efectuării unor controale de către statul portului, precum și în vederea efectuării altor activități de inspecție.
2. Completarea prezentului formular este obligatorie, cu excepția cazului în care nava beneficiază de o exceptare în conformitate cu punctele 48-53 din Regulament.

-
- (1) Se pot face estimări. A se indica denumirea corectă pentru transportul de mărfuri uscate.
 - (2) Se pot face estimări. A se indica denumirea corectă pentru transportul de mărfuri uscate.
 - (3) Care rezultă din activitățile normale de întreținere la bord.

Format standard pentru confirmarea predării deșeurilor

Reprezentantul desemnat al furnizorului instalației portuare de preluare transmite următorul formular comandantului unei nave care a predat deșeuri în conformitate cu punctele 33-40 din Regulament.

Prezentul formular este păstrat la bordul navei împreună cu registrul de combustibil, registrul de încărcătură, jurnalul de înregistrare a deșeurilor sau planul de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu Convenția MARPOL.

1.INSTALATIE DE PRELUARE SI DATE PRIVIND PORTUL

1.1. Amplasament/ numele terminalului:	
1.2. Furnizorul (furnizorii) instalației portuare de preluare:	
1.3. Furnizorul (furnizorii) instalației de tratare – dacă diferă de cel (cei) menționat (menționați) anterior:	
1.4. Data și ora predării deșeurilor de la:	Până la:

2.DATE PRIVIND NAVA

2.1. Numele navei:	2.5. Proprietarul sau operatorul:
2.2. Numărul OMI:	2.6. Numărul MMSI (Identitate în cadrul serviciului maritim mobil):
2.3. Tonaj brut:	2.7. Statul de pavilion:
2.4 Tipul navei: ☐ Tanc petrolier ☐ Navă cisternă ☐ Vrachier ☐ Container pentru produse chimice ☐ Alte tip de navă ☐ Navă de pasageri ☐ Ro-ro ☐ Altele (precizați) de marfă	

3. TIPUL ȘI CANTITATEA DE DEȘURI PRIMITE

Anexa I la Convenția MARPOL - Hidrocarburi	Cantitate (m ³)
Ape de santină uleioase	
Reziduuri uleioase (nămol)	
Deșeuri uleioase provenite de la spălarea rezervoarelor	
Apa de balast murdară	
Depozite și nămoluri rezultate din curățarea rezervoarelor	
Altele (vă rugăm să precizați)	
Anexa II la MARPOL - Substanțe nocive lichide (SLN)	Cantitate (m ³)/ Nume ⁽¹⁾
Substanță din categoria X	

Anexa V la Convenția MARPOL - Gunoi	Cantitate (m ³)
A. Materiale plastice	
B. Deșeuri alimentare	
C. Deșeuri menajere (de exemplu, produse din hârtie, textile, sticlă, metal, sticle, veselă etc.)	
D. Ulei de gătit	
E. Cenușă din incineratoare	
F. Deșeuri provenite din exploatare	
G. Carcasă (e) de animale	
H. Unelte de pescuit	

Substanță din categoria Y		I. Deșeuri electronice	
		J. Reziduuri de încărcătură ⁽²⁾ (dăunătoare pentru mediul marin)	
		K. Reziduuri de încărcătură ⁽²⁾ (nedăunătoare pentru mediul marin)	
		Anexa VI la Convenția MARPOL - Poluarea atmosferei	Cantitate (m ³)
Substanță din categoria Z		Substanțe care subțiază stratul de ozon și echipamente care conțin astfel de substanțe	
Alte substanță		Reziduuri de epurare a gazelor de evacuare	
Anexa IV la Convenția MARPOL – Ape uzate	Cantitate (m ³)	Alte deșeuri, care nu fac obiectul Convenției MARPOL	Cantitate (m ³)

		Deșeuri pescuite în mod pasiv	
--	--	-------------------------------	--

- (1) A se indica denumirea corectă pentru transportul de substanțe nocive lichide.
- (2) A se indica denumirea corectă pentru transportul de mărfuri uscate.

**Categorii de costuri și venituri nete legate de exploatarea și administrarea
instalațiilor portuare de preluare**

Costuri directe	Costuri indirecte	Venituri nete
Costurile operaționale directe generate de predarea efectivă a deșeurilor provenite de la nave, inclusiv elementele de cost enumerate mai jos.	Costurile administrative indirecte generate de gestionarea sistemului în port, inclusiv elementele de cost enumerate mai jos.	Încasările nete obținute din sistemele de gestionare a deșeurilor și din finanțările naționale/regionale disponibile, inclusiv elementele de venit enumerate mai jos.

—Asigurarea de instalații portuare de preluare, inclusiv containere, cisterne, instrumente de prelucrare, barje, remorci, instalații de preluare a deșeurilor, instalații de tratare. —Concesiunile datorate pentru închirierea sitului, dacă este cazul, sau pentru închirierea echipamentelor necesare pentru exploatarea instalațiilor portuare de preluare. —Exploatarea efectivă a instalațiilor portuare de preluare: colectarea deșeurilor provenite de la nave, transportul de deșeuri de la instalațiile portuare de preluare pentru tratarea finală, întreținerea și curățarea instalațiilor portuare de preluare, costurile cu personalul, inclusiv orele suplimentare, furnizarea de energie electrică, analiza deșeurilor și asigurare. —Pregătirea pentru reutilizarea, reciclarea sau eliminarea deșeurilor provenite de la nave, inclusiv colectarea separată a deșeurilor. —Administrație:	—Elaborarea și aprobarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor, inclusiv audituri ale planului respectiv și ale punerii sale în aplicare. —Actualizarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor, inclusiv costurile cu forța de muncă și costurile de consultanță, după caz. —Organizarea procedurilor de consultare pentru (re)evaluarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor. —Gestionarea notificării și a sistemelor de recuperare a costurilor, inclusiv aplicarea de taxe reduse pentru „navele ecologice”, furnizarea de sisteme informatice la nivelul portului, analiza statistică și costurile aferente cu forța de muncă. —Organizarea de proceduri de achiziții publice pentru asigurarea de instalații portuare de preluare, precum și eliberarea autorizațiilor necesare pentru asigurarea de instalații portuare de preluare.	—Beneficii financiare nete provenind din sistemele de răspundere extinsă a producătorilor. —Alte venituri nete obținute din gestionarea deșeurilor, de exemplu din sistemele de reciclare. —Finanțarea în cadrul Fondului european pentru pescuit și afaceri maritime (FEPAM). —Alte finanțări sau subvenții disponibile pentru porturi pentru gestionarea deșeurilor și pescuit.
--	--	---

facturare, emiterea confirmărilor predării deșeurilor către nave, raportare.	—Comunicarea informațiilor către utilizatorii portuari prin distribuirea de broșuri, semnalizare în port și afișe sau publicarea informațiilor pe site-ul web al portului, precum și transmiterea pe cale electronică a informațiilor, astfel cum se prevede la punctele 18-27. —Administrarea sistemelor de gestionare a deșeurilor: sistemele de răspundere extinsă a producătorilor, reciclarea, cererea și punerea în aplicare a fondurilor naționale/regionale. —Alte costuri administrative: costurile monitorizării și raportării pe cale electronică a exceptărilor prevăzute la punctele 48-53.	
---	---	--

Certificat de exceptare

în temeiul punctelor 48-53 în ceea ce privește cerințele prevăzute la punctele 28-32, 33 și 41-47 din Regulament în portul (porturile) [a se introduce numele portului] din [a se introduce statul membru] (1)

Numele navei	Număr sau litere distinctive	Statul de pavilion
[a se introduce numele navei]	[a se introduce numărul OMI]	[a se introduce numele statului de pavilion]

efectuează curse în cadrul unui trafic programat, cu escale frecvente și regulate în următorul (următoarele) port(uri) situat(e) în [a se introduce numele statului membru], în conformitate cu un calendar sau rută prestabilite:

[]

și face escală în aceste porturi cel puțin o dată la două săptămâni:

[]

și a încheiat un acord care asigură plata taxelor și predarea deșeurilor în portul sau de către un terț în portul: []

Și este, prin urmare, exceptată, în conformitate cu [a se introduce dispoziția relevantă din legislația națională

a țării], [de la îndeplinirea cerințelor privind:

- *predarea obligatorie a deșeurilor provenite de la nave;*
- *notificarea prealabilă privind deșeurile*
- *plata taxei obligatorii, în următorul (următoarele) port(uri):*

Prezentul certificat este valabil până la *[a se introduce data]*, cu excepția cazului în care motivele eliberării certificatului se modifică înainte de această dată.

Locul și data

.....

Nume Titlu

(1) Se elimină mențiunea inutilă

Formular

pentru raportarea deficiențelor instalației portuare de preluare a deșeurilor

Comandantul unei nave care a întâmpinat dificultăți în predarea deșeurilor va înainta Agenției Navale acest raport standard, împreună cu documentele doveditoare. Agenția Navală va analiza cauzele deficiențelor reclamate și va transmite Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Ministerului Mediului, Comisiei Europene și Organizației Maritime Internaționale, după caz, un raport privind concluzia analizei efectuate.

1. CARACTERISTICILE NAVEI SHIP PARTICULARS

1.1 Denumirea navei: <i>Name of ship:</i>	1.5 Proprietarul sau operatorul: <i>Owner or operator:</i>								
1.2 Numărul IMO: <i>IMO number:</i>	1.6 Numărul sau literele distinctive: <i>Distinctive number or letters:</i>								
1.3 Tonajul brut: <i>Gross tonnage:</i>	Numărul MMSI (Identitate în cadrul serviciului mobil : <i>MMSI (Maritime Mobile Service Identity) number:</i>								
1.4 Type of ship:	1.7 Statul de pavilion <i>Flag State:</i>								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">☐ Petrolier <i>Oil tanker</i></td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">☐ Navă-cisternă pentru produse chimice <i>Chemical tanker</i></td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">☐ Vrachier <i>Bulk carrier</i></td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">☐ Container <i>Container</i></td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">☐ Alt tip de navă <i>Other cargo ship</i></td> <td style="vertical-align: top;">☐ Navă de pasageri <i>Passenger ship</i></td> <td style="vertical-align: top;">☐ Ro-ro <i>RO-ro</i></td> <td style="vertical-align: top;">☐ Altele(precizați) <i>Other (specify)</i></td> </tr> </table>		☐ Petrolier <i>Oil tanker</i>	☐ Navă-cisternă pentru produse chimice <i>Chemical tanker</i>	☐ Vrachier <i>Bulk carrier</i>	☐ Container <i>Container</i>	☐ Alt tip de navă <i>Other cargo ship</i>	☐ Navă de pasageri <i>Passenger ship</i>	☐ Ro-ro <i>RO-ro</i>	☐ Altele(precizați) <i>Other (specify)</i>
☐ Petrolier <i>Oil tanker</i>	☐ Navă-cisternă pentru produse chimice <i>Chemical tanker</i>	☐ Vrachier <i>Bulk carrier</i>	☐ Container <i>Container</i>						
☐ Alt tip de navă <i>Other cargo ship</i>	☐ Navă de pasageri <i>Passenger ship</i>	☐ Ro-ro <i>RO-ro</i>	☐ Altele(precizați) <i>Other (specify)</i>						

2. CARACTERISTICILE PORTULUI PORT PARTICULARS

2.1. Numele portului sau zona:

Name of port or area:

2.2. Locația portului: (de exemplu, dana/terminalul/locul de acostare)

Location/terminal name: (e.g. berth/terminal/jetty)

2.3. Numele companiei care operează instalația de preluare:

Name of company operating the reception facility (if applicable):

2.4. Tipul portului de operare:

Type of port operation:

☐ Port de descărcare <i>Unloading port</i>	☐ Port de încărcare <i>Loading port</i>	☐ Șantier naval <i>Shipyard</i>	☐ Altele (specificați) <i>Other (specify)</i>
--	---	--	--

2.5. Data sosirii:/...../..... (zz/ll/aaaa)
Date of arrival: (dd/mm/yyyy)
 2.6. Data constatării:/...../..... (zz/ll/aaaa)
Date of occurrence: (dd/mm/yyyy)
 2.7. Data plecării:/...../..... (zz/ll/aaaa)
Date of departure: (dd/mm/yyyy)

3. DEFICIENȚELE INSTALAȚIILOR INADEQUACY OF FACILITIES

3.1. Tipul și cantitatea de deșeuri pentru care instalația portuară de preluare este necorespunzătoare și natura problemelor apărute:
Type and amount of waste for which the port reception facility was inadequate and nature of problems encountered:

Tipul deșeurii <i>Type of waste</i>	Cantitatea pentru descărcare <i>Amount for discharge (m³)</i>	Cantitatea neacceptată <i>Amount not accepted (m³)</i>	Problemele apărute <i>Problems encountered</i> Indicați problemele apărute folosind unul sau mai multe din următoarele coduri: <i>Indicate the problems encountered by using one or more of the following code letters, as appropriate:</i> A. Nici o instalație disponibilă <i>A. No facility available</i> B. Întârziere nejustificată <i>B. Undue delay</i> C. Imposibilitatea folosirii instalației din punct de vedere tehnic <i>C. Use of facility technically not possible</i> D. Locație necorespunzătoare <i>D. Inconvenient location</i> E. Nava trebuia să schimbe dana, implicând întârzieri și costuri suplimentare <i>E. Vessel had to shift berth involving delay/cost</i> F. Costuri nejustificate pentru folosirea instalațiilor <i>F. Unreasonable charges for use of facilities</i> G. Altele (a se specifica la pct. 3.2.) <i>G. Other (please specify in paragraph 3.2)</i>
MARPOL 73/78 Anexa I - privind <i>MARPOL 73/78 Annex I - related</i> Tipurile de reziduuri de hidrocarburi: <i>Type of oily waste:</i>			
Apă de santină <i>Oily bilge water</i>			
Șlam/uleiuri arse <i>Oily residues (sludge)</i>			
Reziduuri rezultate după spălarea tancurilor <i>Oily tank washings (slops)</i>			
Apă de balast murdară <i>Dirty ballast water</i>			
Reziduuri solide rezultate după curățarea tancurilor <i>Scale and sludge from tank cleaning</i>			

Altele (rugăm specificați) <i>Other (please specify)</i>			
MARPOL 73/78 Anexa II - privind MARPOL 73/78 Annex II - related Tipul de reziduuri ale substanțelor lichide toxice ¹ /apă amestecată pentru descărcare la instalații provenită din tancurile de spălare <i>Type of NLS¹ residue/water mixture for discharge to facility from tank washings:</i>			
Substanță de categoria A <i>Category A substance</i>			
Substanță de categoria B <i>Category B substance</i>			
Substanță de categoria C <i>Category C substance</i>			
Substanță de categoria D <i>Category D substance</i>			
MARPOL 73/78 Anexa IV - privind MARPOL 73/78 Annex IV - related Ape uzate <i>Sewage</i>			
MARPOL 73/78 Anexa V - privind MARPOL 73/78 Annex V - related Tipul de gunoi: <i>Type of garbage:</i>			
Plastic <i>Plastic</i>			
Material de fardaj plutitor, de amaraș sau ambalaje <i>Floating dunnage, lining, or packing materials</i>			
Cartoane, cârpe, sticlă, metal, ceramică etc. <i>Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery etc.</i>			
Reziduuri ale mărfii, produse din hârtie, cârpe, sticlă, metal, ceramică <i>Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery etc.</i>			
Resturi alimentare <i>Food waste</i>			
Cenușa după incinerare <i>Incinerator, ash</i>			
Altele (specificați) <i>Other (please specify)</i>			
MARPOL 73/78 Anexa VI - privind MARPOL 73/78 Annex VI - related Fum, noxe și filtre conținând astfel de substanțe <i>Ozone-depleting substances and equipment containing such substances</i>			
Reziduuri rezultate din curățarea instalațiilor de evacuare gaze <i>Exhaust gas-cleaning residues</i>			

1) Indicați la pct. 3.2 denumirea substanței lichide toxice la care se face referire și starea de solidificare sau de vâscozitate.

1) Indicate, in paragraph 3.2, the proper shipping name of the NLS involved and whether the substance is designated as "solidifying" or "high viscosity".

3.2. Informații suplimentare cu privire la problemele identificate în tabelul de mai sus:
Additional information with regard to the problems identified in the above table.

3.3. Ați discutat aceste probleme sau le-ați raportat operatorilor instalațiilor portuare de preluare?
Did you discuss these problems or report them to the port reception facility?

☐ Da ☐ Nu
Yes No

Dacă da, specificați cu cine.
If yes, with whom (please specify)

Dacă da, care a fost răspunsul operatorului instalațiilor portuare de preluare la sesizarea dumneavoastră?

If yes, which was the response of the port reception facility to your concerns?

3.4. Ați transmis notificarea înainte de sosire (în conformitate cu regulile portului) despre solicitarea navei privind folosirea instalațiilor portuare de preluare?

Did you give prior notification (in accordance with relevant port requirements) about the vessel's requirements for reception facilities?

☐ Da ☐ Nu ☐ Nu este cazul
Yes No Not applicable

Dacă da, ați primit confirmarea disponibilității instalațiilor portuare de preluare la sosire ?
If yes, did you receive confirmation on the availability of reception facilities on arrival?

☐ Da ☐ Nu
Yes No

4. OBSERVAȚII SUPLIMENTARE/COMENTARII
ADDITIONAL REMARKS/COMMENTS

Semnătura comandantului
.....
Master's signature
Data:/...../.....
(zz/ll/aaaa)
Date: (dd/mm/yyyy)

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave

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 instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova și Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave este elaborat în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 306/2025 și al Planului de acțiuni al MIDR pentru anul 2025, care prevăd transpunerea Directivei (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE, CELEX: 32019L0883, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L 151 din 07 iunie 2019. Proiectul este elaborat în vederea realizării: - Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025, la punctul pct.120 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4; - Planului de acțiuni al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale pentru anul 2025 (PA MIDR), aprobat prin ordinul Viceprim-ministrului, Ministrului Infrastructurii Dezvoltării Regionale, nr.2 din 14.10.2025 la poziția 68 din Obiectivul nr.4: Consolidarea și dezvoltarea cadrului normativ și instituțional în domeniul transportului naval pentru revitalizarea și dezvoltarea acestuia. - Articolului 3 alin. (2) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern, care conferă autorității centrale de specialitate competența de a elabora acte normative în domeniul transportului naval, inclusiv regulamente privind siguranța și protecția mediului în porturi. - Articolului 6 alin. (3), lit. c) din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999, prevede că, organului central de specialitate elaborează și propune Guvernului spre aprobare proiecte de acte normative de punere în aplicare a prevederilor în domeniul transportului naval, protecției consumatorilor, protecției mediului și accesului la piața serviciilor în domeniul transportului naval. - Legii nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător, care oferă baza legală generală pentru protecția mediului și Legea nr. 209/2016 privind deșeurile, care instituie principiul „poluatorul plătește” și prevăd obligația autorităților de a

asigura infrastructura de colectare și gestionare a deșeurilor provenite din activități de transport naval (prevenire, reutilizare, reciclare, valorificare energetică, eliminare), având ca obiectiv reducerea impactului negativ al deșeurilor asupra sănătății umane și a mediului.

- Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană (ratificat prin Legea nr. 112/2014), în special Capitolul 15 – Transport și Capitolul 16 – Mediu, care prevăd alinierea legislației naționale la directivele europene privind transportul maritim și protecția mediului marin.

Astfel, proiectul de hotărâre reprezintă o acțiune de implementare a angajamentelor Republicii Moldova în procesul de aderare la Uniunea Europeană, având drept surse juridice principale actele menționate mai sus și fiind elaborat în executarea Planului de acțiuni al Guvernului și sectorial al MIDR pentru anul 2025.

Inițiativa are la bază angajamentele Republicii Moldova de armonizare a legislației cu acquis-ul Uniunii Europene în domeniul transportului naval și protecției mediului marin, precum și necesitatea creării unui cadru funcțional pentru colectarea, sortarea și valorificarea deșeurilor generate de nave în porturile naționale.

Proiectul urmărește alinierea la practicile europene privind aplicarea principiului „poluatorul plătește”, modernizarea infrastructurii portuare, reducerea poluării apelor Dunării și Prutului, asigurarea controlului și trasabilității deșeurilor, precum și integrarea Republicii Moldova în sistemul electronic european de raportare portuară (SafeSeaNet).

Proiectul hotărârii de Guvern este elaborat în scopul asigurării cadrului normativ național cu reglementările cadrului normativ european.

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

Republica Moldova, deși stat riveran Dunării și semnatar al Acordurilor internaționale privind protecția mediului marin și fluvial, nu dispune în totalitate în prezent de un cadru normativ coerent care să reglementeze sistemul de colectare, preluare și gestionare a deșeurilor provenite de la nave în porturile naționale.

În prezent, Republica Moldova se confruntă cu un gol normativ semnificativ în ceea ce privește gestionarea deșeurilor provenite de la nave, atât în porturile maritime, cât și în punctele de acostare fluviale. Deși cadrul legislativ general privind transportul naval și protecția mediului include norme aplicabile în domenii conexe, acestea sunt dispersate, incomplete și necorelate cu standardele Uniunii Europene și cu cerințele Convenției MARPOL 73/78. Situația actuală reflectă un regim de funcționare a porturilor și operatorilor portuari în care procedurile de predare, colectare și gestionare a deșeurilor de la nave sunt fragmentare, neuniforme și lipsite de o bază juridică distinctă, fapt care generează riscuri de poluare, pierderi economice și dificultăți majore de monitorizare.

Cadrul legislativ național cu aplicabilitate în domeniu: *Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern, Codul navigației maritime comerciale nr. 599/1999 și Legea nr. 209/2016 privind deșeurile*, conține doar dispoziții generale privind protecția mediului și responsabilitatea operatorilor economici, fără a stabili mecanisme operaționale clare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, fără proceduri standardizate de notificare și fără prevederi referitoare la instalațiile

portuare de preluare. Lipsesc norme referitoare la capacitatea minimă necesară pentru colectarea reziduurilor petroliere, apelor uzate, apelor de santină sau a deșeurilor solide; nu sunt prevăzute obligații clare ale armatorilor și operatorilor portuari privind predarea deșeurilor; iar instituțiile de control nu dețin instrumentele juridice necesare pentru sancționarea adecvată a navelor neconforme.

Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG), principala poartă maritimă a țării, operează în lipsa unui Regulament specializat aprobat de Guvern, aplicând proceduri interne elaborate de administrația portuară, care nu sunt armonizate cu cerințele Directivei (UE) 2019/883 sau cel puțin nu sunt publice. Preluarea deșeurilor se realizează prin contracte comerciale individuale, fără un sistem integrat de evidență, fără raportare digitală și fără o procedură unitară de verificare a cantităților predate. Acest model de operare creează vulnerabilități: operatorii portuari nu sunt obligați să asigure instalații permanente pentru toate tipurile de deșeuri, navele nu sunt obligate să predea deșeurile înainte de plecare, iar inspecțiile efectuate de autorități sunt limitate din cauza lipsei unui mecanism clar de raportare.

În Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești (PPMG) și în punctele de acostare de pe râul Prut situația este și mai dificilă: infrastructura existentă este minimală, instalațiile de colectare sunt insuficiente sau inexistente, iar fluxurile de deșeuri sunt gestionate adesea ad-hoc, prin operatori externi, fără trasabilitate documentară. În lipsa unui cadru normativ coerent, autoritățile nu dispun de date exacte privind volumele de deșeuri generate și preluate anual, nu există o evidență centralizată a serviciilor de preluare, nu sunt publice datele respective, iar nivelul real de conformitate a navelor rămâne necunoscut.

Deși, Legea nr. 209/2016 privind deșeurile conține unele dispoziții generale privind predarea deșeurilor generate de nave și preluarea acestora de către instalațiile portuare, în practică aceste dispoziții nu sunt aplicate. La momentul actual, PILG și PPMG acceptă doar cantități limitate de deșeuri menajere, care sunt colectate și depozitate pe platforma de deșeuri a Primăriei satului Giurgiulești, în baza contractelor de salubritate încheiate. Această stare de lucruri decurge, în temei, din faptul că odată colectate deșeurile prevăzute de Directivă, porturile nu ar avea la dispoziție soluții de gestionare ulterioară a acestora.

Reieșind din cele menționate, deși sfera de aplicare a Directivei vizează exclusiv etapa de colectare a deșeurilor provenite de la nave, preluarea acestora în porturi ridică imediat problema tratării lor ulterioare (în acest sens, este relevant și că, potrivit Legii 209/2016, în cadrul activității de colectare a deșeurilor stocarea temporară preliminară este permisă timp de maxim 9 luni, după care deșeurile trebuie obligatoriu supuse unor operațiuni de tratare corespunzătoare). Prin urmare, implementarea Directivei nu poate fi realizată în lipsa unui sistem funcțional de tratare a deșeurilor.

Constatăm că în prezent în Republica Moldova acest sistem este într-o fază incipientă. De exemplu, Programul național pentru gestionarea deșeurilor, adoptat prin Hotărârea Guvernului nr. 972/2023, și intrat în vigoare în martie 2024 ("Programul"), recunoaște, în pct. 63 și 65, lipsa infrastructurii de colectare și tratare a uleiurilor uzate. Această constatare este cu atât mai semnificativă, cu cât Programul menționează lipsa datelor statistice cu privire la uleiurile uzate, iar la estimarea necesităților de gestionare a acestei categorii de deșeuri pentru întocmirea

Programului nu au fost luat în considerare necesarul suplimentar generat de colectarea uleiurilor uzate de la nave.

La nivel mai general, Programul expune deficiențe esențiale în ceea ce privește gestionarea deșeurilor periculoase, care constau în lipsa la nivel național a instalațiilor pentru tratarea/depozitarea acestor deșeuri, dar și a operatorilor autorizați pentru tratarea lor (pct. 38, 63, 65, 102, 111 6), 113 3) ale Programului), precum și, în subsidiar, deficiențe chiar și în acoperirea teritorială cu servicii de colectare a deșeurilor de produse REP5.

Potrivit Planului național de dezvoltare pentru anii 2026-2028 („PND”), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 238 din 29 aprilie 2025, sistemul integrat de gestionare a deșeurilor (nespeciale) în regiunea Cahul (unde se află cele două porturi vizate de Directivă) urmează a fi asigurat la nivel de 100% abia către anul 2029 (Obiectiv general 10), iar infrastructura de valorificare a deșeurilor periculoase la nivel de țară - abia către anul 2032 (Obiectiv general 10; acțiunea de reformă 266 din Partea operațională a PND). Conform PND această din urmă acțiune de reformă presupune costuri estimate totale de 210 milioane lei pentru perioada 2026-2028 (fără sursa de identificare a resurselor necesare). Mai mult ca atât, având în vedere că acțiunea de reformă vizează, în temei, crearea Centrului de gestionare a deșeurilor, care conform art. 62 al Legii 209/2016, va avea un mandat limitat, axat pe tratarea unor categorii specifice de deșeuri periculoase, fără a acoperi tipurile de deșeuri vizate de Directivă, se pare că nici crearea acestui centru către anul 2032 nu va soluționa problema gestionării deșeurilor periculoase ce urmează a fi recepționate de la nave.

În acest context, un exemplu elocvent al eventualelor probleme este faptul că PILG se confruntă de mai mult de 10 ani cu problema evacuării a reziduurilor petroliere, care s-au acumulat pe teritoriul și continuă să fie stocate pe amplasament și în prezent.

Un alt deficit major îl reprezintă lipsa unui sistem electronic de notificare și raportare, element central al Directivei (UE) 2019/883. Navele nu sunt obligate să notifice tipul și cantitatea de deșeuri înainte de sosirea în port, ceea ce face imposibilă planificarea operațiunilor de colectare, iar datele referitoare la predarea efectivă sunt înregistrate manual sau sunt păstrate de operatori fără a fi centralizate la nivel de stat. În absența unui sistem digital, Republica Moldova nu poate integra fluxurile de date în platformele europene SafeSeaNet (Sistemul UE de monitorizare și informare a traficului navelor), care este o rețea paneuropeană și un sistem de schimb de informații maritime sau EMSWe (Cadrul pentru Ghișeul Unic European în Domeniul Maritim, din engleză *European Maritime Single Window environment*) este un cadru legislativ și tehnic mai nou, care are ca scop simplificarea radicală a formalităților administrative pentru navele care sosesc și pleacă din porturile UE, ceea ce limitează capacitatea țării de a participa la mecanismele europene de control al poluării și de supraveghere a navelor.

Cadrul sancționator actual nu este adaptat specificului sectorului naval. Nu există sancțiuni dedicate pentru neraportarea deșeurilor, pentru refuzul de predare, pentru furnizarea de informații false sau pentru operarea neautorizată a instalațiilor portuare de preluare. Lipsa unui regim sancționator clar și a unei autorități responsabile cu inspecția statului-port facilitează evitarea obligațiilor de către nave,

ceea ce poate conduce la deversări ilegale în apele naționale sau transfrontaliere.

Totodată, Republica Moldova nu dispune de planuri portuare de recepție și gestionare a deșeurilor conforme cerințelor europene. Porturile nu sunt obligate să elaboreze astfel de planuri, nu există o procedură oficială de aprobare, iar actualizarea lor periodică nu este prevăzută. Acest vid normativ afectează capacitatea autorităților de a monitoriza infrastructura de mediu și de a evalua nivelul real de pregătire a porturilor pentru gestionarea deșeurilor generate de nave. În contextul intensificării activităților de transport naval și al creșterii fluxurilor comerciale prin Giurgiulești, absența planurilor portuare generează riscuri crescute de poluare accidentală și incapacitate operațională.

Un alt aspect critic îl constituie sistemul de tarifyare. În prezent, tarifyele pentru serviciile de preluare sunt stabilite individual de port sau de operatori, fără a exista un mecanism uniform, transparent și bazat pe principiul „poluatorul plătește”, prevăzut de Directivă. Această practică generează diferențe nejustificate între operatori, descurajează navele să predea deșeurile în porturile moldovenești și creează dificultăți în asigurarea sustenabilității financiare a instalațiilor portuare.

Problemele identificate sunt accentuate și de contextul internațional: pentru statele membre ale UE și țările candidate, gestionarea deșeurilor provenite de la nave este o obligație fundamentală derivată atât din acquis-ul comunitar, cât și din Convenția MARPOL 73/78. Lipsa unui cadru național echivalent plasează Republica Moldova într-o poziție vulnerabilă, afectând credibilitatea autorităților în raport cu partenerii europeni și riscurile de poluare transfrontalieră.

În acest context, intervenția normativă devine necesară și urgentă. Aprobarea unui **Regulament privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave** este singura soluție viabilă pentru:

- crearea unui cadru juridic unitar și complet;
- clarificarea responsabilităților instituționale;
- standardizarea procedurilor naționale de notificare, predare și evidență;
- implementarea unui sistem de tarifyare echitabil;
- instituirea unui regim sancționator eficient;
- integrarea Republicii Moldova în sistemele europene de raportare și control;
- protejarea mediului acvatic și prevenirea poluării.

Prin urmare, necesitatea adoptării acestui Regulament nu este doar o obligație derivată din procesul de apropiere de Uniunea Europeană, ci și o condiție esențială pentru modernizarea sectorului naval, pentru creșterea nivelului de siguranță portuară și pentru gestionarea responsabilă a resurselor de mediu ale Republicii Moldova.

Cu toate că, experiența unor țări UE arată că implementarea Regulamentului ar presupune un termen de 36 luni, aceasta este valabil pentru cazurile când țările aveau dezvoltate infrastructura necesară preluării și utilizării deșeurilor, însă situația din Republica Moldova este diferită și având în vedere acest fapt se propune implementarea completă a prevederilor Regulamentului către anul 2032, care deja este prevăzut în Planului național de dezvoltare pentru anii 2026-2028, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 238 din 29 aprilie 2025.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul prevede transpunerea Directivei (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE, CELEX: 32019L0883, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L 151 din 07 iunie 2019.

Scopul proiectului este crearea unui sistem național unitar, eficient și sustenabil de gestionare a deșeurilor provenite de la nave, care să asigure protecția mediului acvatic al Republicii Moldova, modernizarea infrastructurii portuare și conformitatea deplină cu cerințele Directivei (UE) 2019/883. Prin acest cadru normativ se urmărește implementarea mecanismelor europene de colectare, raportare și control a deșeurilor în porturile maritime și fluviale, garantând că toate navele care escală porturile moldovenești descarcă deșeurile în mod controlat, sigur și transparent.

Proiectul Regulamentului privind instalațiile portuare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave introduce pentru prima dată în Republica Moldova un sistem unitar și coerent de reglementare a procesului de colectare, recepție, raportare și gestionare a deșeurilor generate de navele care operează în porturile naționale. Prin transpunerea integrală a Directivei (UE) 2019/883, proiectul urmărește modernizarea sectorului naval, prevenirea poluării apelor interioare și alinierea la standardele Uniunii Europene și ale Convenției MARPOL 73/78.

În primul rând, proiectul stabilește un cadru juridic clar privind obligațiile tuturor navelor care intră în porturile Republicii Moldova, indiferent de pavilion, mărime sau tip. Regulamentul introduce noțiuni și definiții armonizate cu acquis-ul european, eliminând interpretările neunitare și creând o bază legală solidă pentru aplicarea uniformă a procedurilor de notificare și predare a deșeurilor.

Un element esențial al proiectului îl constituie instituirea responsabilităților precise pentru autoritățile naționale. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale preia rolul de coordonator al politicilor, iar Agenția Navală devine autoritatea principală de supraveghere, control și inspecție a navelor și a instalațiilor portuare. Ministerul Mediului gestionează componenta de autorizare a operatorilor de gestionare a deșeurilor. Această structură instituțională este un element de noutate major, corectând fragmentarea actuală a atribuțiilor și lipsa unui agent unic de control.

Proiectul stabilește cerințe tehnice obligatorii pentru instalațiile portuare de preluare, conform anexelor Convenției MARPOL și Directivei (UE) 2019/883. Porturile vor fi obligate să dispună de infrastructuri adecvate pentru preluarea tuturor tipurilor de deșeuri: reziduuri petroliere, ape uzate, apă de santină, gunoaie solide, reziduuri de marfă, astfel încât navele să nu fie împiedicate să predea deșeurile înainte de plecare. Introducerea autorizării oficiale a instalațiilor portuare și a cerințelor tehnice minime este o altă noutate majoră, deoarece în prezent nu există norme care să oblige porturile să mențină astfel de capacități.

Proiectul introduce, de asemenea, obligația elaborării Planurilor portuare de recepție și gestionare a deșeurilor. Fiecare port trebuie să prezinte un plan detaliat privind infrastructura disponibilă, procedurile de operare, măsurile de prevenire a poluării și volumul estimat de deșeuri generate de nave. Planurile vor fi evaluate și

aprobate de Agenția Navală și vor fi actualizate periodic. Acest instrument nu există în legislația națională, iar adoptarea lui reprezintă o schimbare fundamentală în modul de organizare a serviciilor portuare. O altă prevedere cheie este introducerea procedurii standardizate de notificare prealabilă a deșeurilor și obligativitatea predării deșeurilor înainte de plecare. Navele vor trebui să declare, în format electronic, cantitățile și tipurile de deșeuri la bord, să predea deșeurile în instalațiile portuare autorizate și să obțină un certificat oficial de predare. Această obligație corectează situația actuală în care majoritatea navelor nu raportează volumul real al deșeurilor, iar autoritățile nu au posibilitatea de a verifica trasabilitatea fluxurilor. În conformitate cu principiul „poluatorul plătește”, proiectul introduce un sistem tarifar nou, compus dintr-o taxă indirectă, aplicată tuturor navelor, și o taxă directă pentru deșeurile speciale sau cantitățile neobișnuite. Sistemul tarifar este transparent, previzibil și sustenabil, permițând acoperirea costurilor de colectare și eliminare fără a încărca bugetul de stat. Acesta reprezintă un progres major față de situația actuală, în care tarifele sunt stabilite arbitrar și fără fundament normativ. Un alt element de noutate esențial este implementarea unui sistem electronic național de raportare a deșeurilor provenite de la nave. Acest sistem va permite notificarea prealabilă, înregistrarea predărilor, monitorizarea volumelor și transmiterea datelor către autorități, cu posibilitatea integrării în platformele europene SafeSeaNet și EMSWe odată cu avansarea procesului de aderare la UE. În final, proiectul ar trebui să prevadă și sancțiuni pentru nave și operatori care nu respectă obligațiile de predare, raportare sau autorizare, care trebuie să prezinte un regim sancționator modernizat, proporțional, disuasiv și aplicabil, dar în funcție de specificul național privind stabilirea sancțiunilor acestea vor fi prevăzute în Codul contravențional urmare a aprobării proiectului vizat. Astfel, proiectul reprezintă o modernizare structurală a sectorului naval, corectând lacunele majore existente, instituind un mecanism de control eficient și pregătind Republica Moldova pentru integrarea în sistemele europene de management al deșeurilor generate de nave. Aprobarea acestui Regulament este esențială pentru protecția mediului, siguranța navigației și apropierea reală de standardele Uniunii Europene.	3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare Opțiuni alternative nu au fost analizate, or asigurarea armonizării cadrului normativ național la legislația UE, constituie un obiectiv asumat de către Republica Moldova în contextul statutului de țară candidat la aderarea la UE. Prin urmare, singura opțiune viabilă este adoptarea proiectului Hotărârii de Guvern, care oferă stabilitate juridică, forță executorie și claritate instituțională. Această formulă permite armonizarea deplină cu acquis-ul comunitar, asigură aplicarea uniformă în toate porturile țării și conferă Guvernului instrumentele necesare pentru coordonarea politicilor de mediu și transport naval într-o manieră coerentă, predictibilă și sustenabilă. 4. Analiza impactului de reglementare
---	--

4.1. Impactul asupra sectorului public

Aprobarea Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave va avea un impact clar, structurat și predominant pozitiv asupra sectorului public, prin consolidarea capacităților instituționale, clarificarea competențelor și creșterea eficienței administrative în domeniul protecției mediului și al transportului naval.

În primul rând, actul consolidează rolul instituțional al autorităților naționale, oferindu-le un cadru juridic clar pentru exercitarea competențelor. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va beneficia de un instrument normativ modern, care permite coordonarea uniformă a transport naval și politicilor de mediu, eliminând suprapunerile administrative și lipsa de coerență între instituții.

Agenția Navală este una dintre instituțiile cu cel mai mare impact direct. Prin Regulament, aceasta capătă atribuții consolidate privind controlul statului-port, autorizarea instalațiilor portuare, verificarea preluării efective a deșeurilor și supravegherea conformității operatorilor. Aceste competențe sporesc capacitatea agenției de a preveni poluările, de a acționa prompt în situații de risc și de a asigura trasabilitatea deplină a fluxurilor de deșeuri. În același timp, Agenția Navală va trebui să își dezvolte capacități tehnice și digitale, inclusiv prin instruirea inspectorilor și integrarea în sistemele electronice europene de raportare.

Ministerul Mediului va avea o vizibilitate și un rol mai clar în procesul de autorizare și monitorizare a operatorilor de gestionare a deșeurilor portuare. Impactul asupra acestei instituții constă în optimizarea fluxurilor de date, îmbunătățirea raportării și integrarea într-un mecanism mai riguros de control al calității mediului. De asemenea, Sistemul Informațional Automatizat de Management al Deșeurilor va putea fi completat cu date noi, relevante pentru sectorul naval.

Administrațiile portuare de stat vor fi obligate să dezvolte planuri portuare de gestionare a deșeurilor, să mențină instalații conforme și să implementeze proceduri standardizate. Aceasta va duce la profesionalizarea managementului portuar, la reducerea riscurilor de neconformitate și la creșterea calității serviciilor oferite navelor. Pe termen lung, porturile vor beneficia de un statut operațional mai competitiv, sporindu-și capacitatea de a atrage trafic internațional.

Impactul bugetar asupra sectorului public este moderat, deoarece sistemul tarifar introdus, bazat pe principiul „poluatorul plătește”, va acoperi o parte semnificativă a costurilor operaționale. Investițiile publice necesare pentru digitalizare și instruire pot fi susținute prin programe de asistență europeană, ceea ce reduce presiunea asupra bugetului de stat.

În cele din urmă, proiectul contribuie la modernizarea substanțială a administrației publice din domeniul naval și de mediu, crește capacitatea instituțiilor de a preveni poluarea și de a controla activitățile portuare și asigură o aliniere reală la standardele Uniunii Europene, consolidând credibilitatea și eficiența sectorului public.

Proiectul de hotărâre nu presupune crearea de noi structuri instituționale, respectiv va fi o necesitate minimă de resurse financiare suplimentare. Cheltuielile asociate se vor limita la: actualizarea legislației secundare și a regulamentelor interne, organizarea cursurilor de instruire și perfecționare profesională, elaborarea

unor ghiduri și metodologii de aplicare. Costurile inițiale vor fi acoperite din bugetele operaționale curente ale autorităților vizate și, eventual, după caz, prin sprijin extern.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea acestui proiect implică costuri inițiale de infrastructură, cheltuieli administrative și investiții în digitalizare, dar în același timp generează beneficii economice, de mediu și sociale considerabile pentru Republica Moldova. Proiectul nu urmărește doar conformarea la standardele Uniunii Europene, ci și optimizarea utilizării resurselor portuare și reducerea costurilor de mediu pe termen lung.

Aprobarea proiectului nu va impune o creștere semnificativă a cheltuielilor bugetare curente, întrucât majoritatea acțiunilor de implementare pot fi realizate în baza bugetelor instituționale existente ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR), Ministerului Mediului și Agenției Navale. Totuși, pentru asigurarea funcționalității infrastructurii portuare și a sistemului de control, sunt necesare investiții etapizate în infrastructura fizică și digitală a porturilor naționale.

Implementarea proiectului generează un impact financiar moderat, dar justificat, cu beneficii economice și operaționale evidente pe termen mediu și lung. Costurile se împart între investițiile inițiale necesare autorităților publice pentru a operaționaliza sistemul și cheltuielile ulterioare de întreținere, majoritatea fiind ulterior acoperite prin mecanismul tarifar bazat pe principiul „poluatorul plătește”.

La prima etapă, impactul financiar este concentrat pe dezvoltarea capacităților instituționale și pe modernizarea infrastructurii portuare. Agenția Navală va necesita investiții pentru instruirea inspectorilor, dezvoltarea sistemului electronic de raportare și achiziția de echipamente necesare controlului statului-port. Aceste costuri sunt moderate și pot fi acoperite din bugetele instituționale, completate cu finanțări europene disponibile pentru statele în proces de aderare. Implementarea platformei electronice de notificare și evidență a deșeurilor poate fi realizată modular, utilizând soluții moderne interoperabile, ceea ce limitează impactul financiar imediat.

Administrațiile portuare, în special cele din Giurgiulești, vor suporta costuri pentru îmbunătățirea sau completarea instalațiilor existente de preluare a deșeurilor. Aceste investiții sunt însă strict necesare pentru conformarea la Directiva (UE) 2019/883 și pentru oferirea unor servicii portuare competitive, compatibile cu standardele internaționale. Majoritatea porturilor vor putea utiliza infrastructura existentă ca bază, iar extinderea capacităților va fi etapizată, minimizând presiunea financiară imediată. Totodată, investițiile pot fi cofinanțate prin fonduri pentru tranziția verde, instrumente europene de preaderare sau granturi sectoriale.

Pe termen mediu, mecanismul tarifar introdus prin Regulament asigură sustenabilitatea financiară a sistemului. Tariful indirect aplicat tuturor navelor va acoperi costurile operaționale ale porturilor și ale operatorilor instalațiilor de preluare, fără a genera presiuni asupra bugetului de stat. Tariful direct aplicat deșeurilor speciale sau cantităților suplimentare va completa veniturile necesare pentru operarea eficientă a infrastructurii. Această structură tarifară elimină riscul

subfinanțării și asigură recuperarea graduală a investițiilor.

Din perspectiva autorităților, beneficiile financiare sunt considerabile: reducerea costurilor asociate combaterii poluărilor accidentale, eliminarea pierderilor cauzate de lipsa trasabilității deșeurilor, creșterea veniturilor portuare prin atragerea unui trafic naval conform și accesul la finanțări europene pentru mediu și digitalizare. Implementarea Regulamentului va contribui și la diminuarea riscurilor juridice și financiare pentru stat, întrucât standardele europene de protecție a mediului sunt aplicate uniform.

Implementarea unui sistem complet de preluare a deșeurilor provenite de la nave presupune investiții inițiale, dar nivelul acestor costuri este moderat în țările cu porturi de dimensiuni mici și medii, comparabile cu Republica Moldova. Analiza practicilor din România, Lituania, Letonia și Estonia oferă o imagine realistă asupra costurilor pe care le poate anticipa și Moldova.

În România, porturile de la Dunăre și Marea Neagră au investit în modernizarea instalațiilor pentru ape uzate, reziduuri petroliere și deșeuri solide, precum și în digitalizarea raportării. Costurile au variat între 1,5–2,5 milioane EUR pentru porturile mari și sub 1 milion EUR pentru porturile mici.

Lituania, prin portul Klaipėda, a realizat investiții mai ample – între 3,8 și 4,5 milioane EUR – deoarece a modernizat atât infrastructura de preluare, cât și sistemele digitale conectate la platformele europene.

Letonia, cu porturi similare ca dimensiune cu Giurgiuleștiul, a optat pentru soluții mai economice, utilizând echipamente modulare și mobile. Investițiile s-au situat între 0,9 și 1,4 milioane EUR pe port.

Estonia, recunoscută pentru digitalizare, a investit aproximativ 6–7 milioane EUR la nivel național, majoritatea fondurilor fiind direcționate către sisteme informaționale integrate.

Pe baza acestor exemple, un port unic precum Giurgiulești are nevoie de investiții semnificativ mai reduse decât statele cu rețele portuare complexe. Dimensiunea modestă a infrastructurii și a fluxurilor navale permite o implementare etapizată, cu costuri rezonabile.

Pentru Republica Moldova, estimarea realistă se situează în intervalul:

- 1,0–1,6 milioane EUR pentru infrastructura fizică (instalații, echipamente, containere, sisteme de colectare);
- 0,4–0,8 milioane EUR pentru sistemul electronic național de raportare și integrarea cu sistemele europene;
- 0,1–0,2 milioane EUR pentru instruirea personalului și operaționalizare.

În total, costurile naționale se pot situa între 1,5 și 2,6 milioane EUR sau echivalentul a 30-52 mil lei, în funcție de soluțiile alese. Aceste valori sunt aliniate la realitățile statelor europene și pot fi acoperite gradual, inclusiv prin finanțări externe. Iar în funcție de timp implementarea proiectului poate dura cel puțin 30-36 luni. Aceasta este în linie cu experiența Letoniei, dar sub nivelul Lituaniei, datorită dimensiunii reduse a sectorului naval moldovenesc.

Dar aceasta nu include și dezvoltarea Sistemului integrat de gestionare a deșeurilor periculoase, care conform Planului național de dezvoltare pentru anii 2026-2028 în regiunea Cahul urmează a fi asigurat la nivel de 100% abia către anul 2029, iar infrastructura de valorificare a deșeurilor periculoase la nivel de țară - abia

către anul 2032 (Obiectiv general 10; acțiunea de reformă 266 din Partea operațională a PND). Conform PND această din urmă acțiune de reformă presupune costuri estimate totale de 210 milioane lei pentru perioada 2026-2028.

Aceste costuri includ următoarele acțiuni: Studiu de fezabilitate detaliat, inclusiv cerințele și termenii de referință pentru lansarea achiziției de lucrări de construcții, Yellow FIDIC Book design+built elaborat până la 31.12.2027; Acordul de mediu urmare a evaluării impactului asupra mediului (EIM) obținut până la 31.12.2027; 2 locații pentru amplasarea centrului identificate, examinate și selectate până la 31.12.2027; Proiectul tehnic conform normelor în vigoare elaborat până la 31.12.2029; Autorizația de construcție emisă până la 31.12.2029; Infrastructura necesară pentru deșeuri periculoase construită până la 31.12.2031; Spațiile de depozitare temporară construite conform standardelor până la 31.12.2031.

Astfel, experiența europeană confirmă că implementarea presupune costuri rezonabile, iar raportul cost-beneficiu este unul clar favorabil pentru protecția mediului, modernizarea portului Giurgiulești și integrarea Moldovei în standardele europene.

Implementarea Directivei (UE) 2019/883 în Republica Moldova este fezabilă și sustenabilă din punct de vedere financiar. Costurile se situează sub media europeană, iar perioada necesară pentru aplicarea deplină este comparabilă cu statele UE din aceeași categorie. Investițiile permit alinierea la acquis-ul comunitar, îmbunătățesc protecția mediului, sporesc controlul statului-port și contribuie la credibilitatea internațională a Moldovei, inclusiv în relația cu Memorandumul de la Paris.

Astfel, impactul financiar este unul justificat, echilibrat și sustenabil. Investițiile inițiale sunt moderate, cheltuielile de operare sunt acoperite prin sistemul tarifar, iar beneficiile economice, de mediu și operaționale sunt semnificative. Proiectul nu generează sarcini disproporționate pentru bugetul public și permite integrarea Republicii Moldova într-un regim modern, european, de gestionare a deșeurilor provenite de la nave.

Urmare a implementării proiectului beneficiile macroeconomice și sociale vor constitui:

- Reducerea riscurilor de poluare acvatică – costurile de remediere pentru un incident mediu de poluare cu hidrocarburi pot depăși 5 milioane lei; prevenirea acestor evenimente este mult mai rentabilă.
- Creșterea veniturilor portuare – prin atragerea unui trafic suplimentar de nave datorită serviciilor ecologice conforme standardelor UE (estimativ +10–15% volum anual).
- Îmbunătățirea imaginii internaționale – Republica Moldova devine eligibilă pentru participarea la programe UE de transport durabil (CEF, TEN-T, IPA).
- Beneficii sociale și de sănătate publică – reducerea poluării apelor contribuie la protejarea ecosistemelor, a resurselor piscicole și a sănătății comunităților riverane.

În concluzie, implementarea proiectului necesită investiții inițiale moderate, dar aduce beneficii economice și ecologice substanțiale. Mecanismul financiar bazat pe contribuții tarifare asigură sustenabilitatea sistemului fără impact major asupra bugetului de stat. Costurile propuse se aliniază practicilor din statele membre ale UE

cu porturi similare ca dimensiune (Letonia, Lituania, Croația).

Pe termen lung, actul normativ va contribui la:

- eficientizarea cheltuielilor publice prin prevenirea poluărilor costisitoare;
- creșterea veniturilor portuare și a taxelor ecologice;
- consolidarea capacității administrative a instituțiilor publice;
- protejarea resurselor naturale și a sănătății populației.

Prin urmare, impactul financiar global este pozitiv, iar investițiile propuse sunt justificate economic, social și ecologic, reprezentând o condiție necesară pentru integrarea Republicii Moldova în sistemul european de gestionare a deșeurilor portuare și pentru consolidarea guvernantei de mediu în sectorul transportului naval.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Aprobarea proiectului va avea un impact semnificativ, în mare parte pozitiv, asupra sectorului privat implicat în activități navale și portuare. În primul rând, proiectul introduce un cadru clar și previzibil pentru operatorii economici – armatori, agenți maritimi, operatori portuari, concesionari și companii de gestionare a deșeurilor. Această claritate normativă reduce incertitudinile și limitează riscurile comerciale, întrucât toate obligațiile devin standardizate, transparente și aplicabile în mod uniform, fără interpretări arbitrare.

Pentru operatorii portuari privați, impactul principal constă în necesitatea conformării la cerințele tehnice privind instalațiile de preluare și la procedurile de operare prevăzute de Regulament. Aceasta presupune investiții inițiale pentru modernizarea infrastructurii, însă beneficiile sunt considerabile: porturile care respectă standardele europene devin mai atractive pentru nave comerciale, cresc volumul de trafic, iar serviciile portuare se aliniază la cerințele logistice actuale ale transportatorilor internaționali. În plus, aplicarea unui sistem tarifar unitar și echitabil oferă operatorilor stabilitate financiară și posibilitatea recuperării treptate a investițiilor.

Pentru armatori și agenții maritimi, impactul se manifestă în principal în obligația de a notifica prealabil deșeurile și de a le preda în mod obligatoriu în port. Această procedură este deja obișnuită la nivel european, iar introducerea ei în Moldova aduce o uniformizare cu practicile din regiune. Armatorii vor beneficia de un sistem previzibil de tarificare, eliminând variațiile nejustificate între operatori, precum și de acces la servicii portuare conforme, ceea ce reduce riscurile operaționale și eventualele întârzieri.

Sectorul privat specializat în gestionarea deșeurilor va înregistra, de asemenea, un impact pozitiv. Implementarea Regulamentului creează o cerere nouă pentru servicii autorizate de colectare, transport și valorificare a deșeurilor provenite de la nave. În contextul în care aceste servicii sunt în creștere în toate porturile europene, se deschide o oportunitate reală pentru companiile moldovenești de a dezvolta capacități competitive pe un segment economic în expansiune.

Un beneficiu important pentru mediul privat este digitalizarea proceselor. Introducerea unui sistem electronic de notificare și raportare reduce semnificativ sarcinile administrative, minimizează erorile și scurtează timpul de procesare în port. Pentru operatori, aceasta se traduce în eficiență operațională, costuri indirecte mai mici și o navigație comercială mai fluidă.

Regulamentul aduce însă și obligații suplimentare pentru sectorul privat. Operatorii portuari trebuie să respecte cerințe stricte de mediu și să asigure funcționarea instalațiilor la standarde înalte. Armatorii trebuie să declare corect cantitățile de deșeuri și să achite taxele aferente. Totuși, aceste obligații sunt proporționale cu standardele internaționale și nu reprezintă o povară disproporționată, având în vedere că majoritatea navelor care ajung în Moldova operează deja în porturi care aplică aceleași reguli.

În final, impactul asupra sectorului privat este preponderent pozitiv. Regulamentul creează un mediu de afaceri mai sigur, mai predictibil și aliniat la standardele europene, îmbunătățește competitivitatea porturilor moldovenești, stimulează investițiile în infrastructură și generează oportunități noi în sectorul de gestionare a deșeurilor. Pentru operatori, trecerea la acest sistem nu este o povară, ci o condiție necesară pentru modernizarea transportului naval și pentru integrarea Republicii Moldova în rețeaua regională de transport și logistică.

4.4. Impactul social

Implementarea Hotărârii Guvernului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave va genera efecte sociale pozitive directe și indirecte, contribuind la îmbunătățirea calității vieții populației și la protejarea sănătății publice.

În primul rând, reducerea poluării apelor Dunării, Prutului și a zonelor portuare va diminua riscurile asupra sănătății comunităților riverane, care depind în mare parte de resursele de apă pentru consum, irigații și pescuit. Gestionarea corectă a deșeurilor petroliere, menajere și alimentare va preveni contaminarea ecosistemelor și a lanțului trofic, contribuind la menținerea calității resurselor naturale și a biodiversității.

Pe plan local, proiectul va crea noi oportunități de angajare în domeniul serviciilor portuare, al transportului naval și al managementului deșeurilor. Se estimează formarea unor noi locuri de muncă stabile pentru operatori, tehnicieni de mediu, inspectori și personal logistic, ceea ce va stimula economia regională din zona Giurgiulești și din localitățile limitrofe.

Totodată, proiectul va contribui la dezvoltarea unei culturi ecologice și a responsabilității sociale în rândul personalului navigant, al operatorilor economici și al comunităților portuare. Campaniile de informare și instruire prevăzute în cadrul implementării vor sensibiliza populația asupra importanței protecției mediului marin și fluvial, aliniind comportamentele profesionale la valorile europene privind dezvoltarea durabilă.

Pe termen lung, reducerea poluării și îmbunătățirea condițiilor de mediu vor avea un impact pozitiv asupra turismului, pescuitului și activităților recreative, oferind beneficii directe comunităților locale. Prin urmare, impactul social al proiectului este preponderent pozitiv, contribuind la sănătatea publică, incluziunea economică locală, educația ecologică și creșterea calității vieții populației din zonele portuare și adiacente.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Implementarea proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea

Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave va implica prelucrarea unui volum limitat de date cu caracter personal, însă fără a genera riscuri majore asupra drepturilor persoanelor vizate. Sistemul electronic de raportare și evidență a deșeurilor portuare, ce urmează a fi integrat cu platforma <i>SafeSeaNet</i>, va colecta date referitoare la nave, operatori, agenți maritimi și personal tehnic implicat în activitățile de predare, control și gestionare a deșeurilor. Aceste informații vor include, în principal, date profesionale (nume, funcție, companie, date de contact) și nu date sensibile sau personale ale echipajului ori pasagerilor. Pentru a asigura protecția datelor, proiectul prevede că prelucrarea și stocarea acestora se vor realiza conform Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal și Regulamentului (UE) 2016/679 (GDPR), aplicabil prin procesul de armonizare legislativă. Accesul la date va fi limitat la autoritățile competente (Agenția Navală, Ministerul Mediului, administrațiile portuare), prin mecanisme de autentificare securizată și registre de acces. Sistemul informatic va utiliza conexiuni criptate, logare auditabilă și protocoale de schimb de date conform standardelor Uniunii Europene, ceea ce va reduce la minimum riscul de acces neautorizat, pierdere sau utilizare abuzivă a informațiilor. Prin urmare, impactul asupra datelor cu caracter personal este scăzut, controlabil și proporțional cu scopul legitim al proiectului. Măsurile tehnice și organizatorice prevăzute vor garanta respectarea principiilor de confidențialitate, legalitate și transparență, asigurând un echilibru adecvat între necesitatea administrativă și protejarea vieții private a persoanelor implicate în operațiunile portuare.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen Normele aplicabile operatorilor economici, funcționarilor publici sau autorităților de supraveghere se vor aplica uniform, fără discriminare de gen. Proiectul nu generează efecte discriminatorii și are un impact neutru sau pozitiv asupra echității și egalității de gen. Domeniul vizat transportul naval și protecția mediului se bazează pe competență profesională, nu pe criterii de gen, iar aplicarea actului normativ se va realiza în mod uniform pentru toți operatorii economici, instituțiile publice și persoanele implicate în activitățile portuare. Prin promovarea principiilor de transparență, nediscriminare și acces egal la oportunități de instruire și angajare, proiectul creează premise pentru participarea echilibrată a femeilor și bărbaților în sectoare tradițional dominate de personal masculin. Activitățile de formare profesională, supraveghere și management al deșeurilor oferă șanse reale de integrare a femeilor în domenii tehnice și de mediu, inclusiv în funcții de conducere, control și planificare. De asemenea, proiectul contribuie indirect la reducerea inegalităților socio-economice prin crearea de noi locuri de muncă în regiunea Giurgiuilești și prin stimularea investițiilor verzi, ce favorizează incluziunea tinerilor, femeilor și a persoanelor din comunitățile riverane. Implementarea măsurilor de comunicare și instruire va fi realizată cu respectarea principiilor de egalitate de șanse și acces echitabil la informație, în

concordanță cu prevederile Legii nr. 121/2012 cu privire la asigurarea egalității și ale Programul de promovare și asigurare a egalității între femei și bărbați în Republica Moldova pentru anii 2023-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 203/2023.

În concluzie, impactul proiectului asupra echității și egalității de gen este pozitiv și susținător, contribuind la crearea unui mediu profesional incluziv, bazat pe merit, competență și responsabilitate ecologică, fără discriminare de gen, vârstă sau statut social.

4.5. Impactul asupra mediului

Adoptarea și implementarea proiectului va avea un impact substanțial pozitiv asupra mediului, reprezentând una dintre cele mai importante măsuri de modernizare ecologică a sectorului naval din Republica Moldova. Prin instituirea unui sistem coerent de colectare, depozitare și eliminare a deșeurilor generate de nave, proiectul contribuie direct la protecția resurselor acvatice, a biodiversității și la reducerea poluării transfrontaliere a fluviului Dunărea, a Prutului și a apelor teritoriale ale țării.

În prezent, deșeurile petroliere, apele de santină, apele menajere și resturile solide provenite de la nave sunt gestionate fragmentar, existând un risc constant de scurgeri accidentale sau deversări necontrolate. Implementarea regulamentului va preveni aceste fenomene prin obligarea navelor să predea toate tipurile de deșeuri în port, înainte de plecare, și prin dotarea porturilor de stat și private cu instalații conforme standardelor MARPOL și Directivei (UE) 2019/883. Astfel, se va reduce semnificativ încărcătura poluantă a apelor, în special hidrocarburile, metalele grele și substanțele organice, care afectează ecosistemele acvatice și solurile riverane.

De asemenea, proiectul va institui un mecanism de trasabilitate și control electronic al fluxurilor de deșeuri, ceea ce va permite o monitorizare continuă și transparentă a cantităților colectate, transportate și valorificate. Aceasta va reduce riscul de manipulare necorespunzătoare și va contribui la integrarea fluxurilor portuare de deșeuri în sistemul național de management al deșeurilor.

Prin aplicarea principiului „poluatorul plătește”, actul va încuraja responsabilitatea ecologică a operatorilor economici, asigurând acoperirea costurilor de tratare fără subvenții publice excesive și promovând o gestiune durabilă a resurselor. Totodată, investițiile în infrastructura de preluare vor avea efecte indirecte asupra calității aerului și apei, prin reducerea arderii ilegale de reziduuri și a evacuărilor nefiltrate.

Proiectul contribuie la realizarea obiectivelor Strategiei de Mediu 2024-2030, a Programul Național de Gestionare a Deșeurilor pe anii 2023-2027 și a angajamentelor Republicii Moldova în cadrul Acordului de Asociere cu Uniunea Europeană. De asemenea, acesta susține îndeplinirea Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă (ODD), în special ODD 6 – „Asigurarea disponibilității și managementul durabil al apei și sanitației pentru toți”, ODD 12 – „Asigurarea unor tipare de consum și producție durabile” și ODD 14 – „Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, a mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă”.

Pe termen lung, impactul pozitiv se va reflecta în îmbunătățirea calității mediului acvatic și marin, reducerea riscului de poluare accidentală, restabilirea echilibrului ecologic al habitatelor din zona Giurgiulești, conservarea resurselor

piscicole și creșterea rezilienței ecosistemelor la presiunile antropice. Totodată, crearea unei infrastructuri verzi portuare va consolida imaginea Republicii Moldova ca stat care aplică principii moderne de guvernare ecologică și contribuie activ la protejarea mediului regional al bazinului Dunării.

Prin urmare, proiectul are un impact de mediu profund benefic, oferind garanții de protecție pe termen lung și reducând considerabil riscurile de poluare asociate transportului naval, în concordanță cu valorile și standardele Uniunii Europene.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu este aplicabil

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul prevede transpunerea Directivei (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE, CELEX: 32019L0883, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L 151 din 07 iunie 2019.

Transpunerea Directivei (UE) 2019/883 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave necesită un set coerent de măsuri normative și administrative, menite să asigure integrarea deplină a principiilor și cerințelor europene în cadrul juridic al Republicii Moldova. Procesul de transpunere trebuie realizat etapizat, cu implicarea tuturor autorităților competente din domeniile transportului naval, protecției mediului și economiei circulare.

Subsecvent, aceste măsuri vor permite transpunerea integrală și efectivă a Directivei (UE) 2019/883, asigurând compatibilitatea legislației naționale cu standardele Uniunii Europene, îmbunătățirea guvernării de mediu și dezvoltarea durabilă a transportului naval al Republicii Moldova.

Adițional a fost elaborat și anexat tabelul de concordanță care reflectă corespondența articol cu articol între Directiva (UE) 2019/883 și prevederile proiectului de act normativ. Tabelul va fi actualizat la fiecare revizuire a actului normativ în procesul de avizare și expertizare.

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

Crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE în domeniul instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave presupune un set de măsuri normative clare, etapizate și coerente, orientate spre transpunerea completă a Directivei (UE) 2019/883 și spre realizarea angajamentelor asumate prin HG nr. 306/2025 și Foaia de parcurs pentru ieșirea Republicii Moldova din lista neagră a Memorandumului de la Paris.

Măsura centrală o constituie aprobarea Hotărârii Guvernului privind Regulamentul privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave. Acest act definește obligațiile navelor, responsabilitățile porturilor,

competențele autorităților și instituie mecanismele de tarificare, control și raportare. Regulamentul devine fundamentul juridic pentru aplicarea acquis-ului și alinierea la cerințele MARPOL și la standardele europene privind prevenirea poluării.

Pentru aplicarea eficientă a Regulamentului sunt necesare suplimentar:

- Instrucțiuni ale Agenției Navale privind inspecțiile statului-port, autorizarea instalațiilor de preluare, verificările de conformitate și procedurile de control;
- Metodologia de calculul a costurilor și stabilirea tarifelor aferente serviciilor de preluare a deșeurilor;
- Procedurile operaționale interne privind notificarea electronică, predarea deșeurilor și schimbul de date interinstituțional;
- Procedura de elaborare și aprobare a Planurilor portuare de recepție a deșeurilor, aplicabilă tuturor porturilor.

Aceste acte secundare transformă cerințele Regulamentului în proceduri aplicabile zilnic.

Implementarea Regulamentului necesită instituirea unui sistem informațional care să permită notificarea, evidența și monitorizarea deșeurilor, interoperabil cu platformele europene SafeSeaNet și EMSWe. Actul tehnic aferent va facilita digitalizarea controlului portuar și conformarea la cerințele Paris MoU.

Se vor aproba regulamente interne de coordonare și control, programe de instruire a personalului și mecanisme de cooperare între instituțiile publice implicate.

Pentru a garanta aplicarea cadrului normativ, este necesară actualizarea regimului de sancționare în domeniul naval, cu sancțiuni clare pentru neraportare, refuzul predării, furnizarea de informații false sau operarea instalațiilor neautorizate. Aceste măsuri sunt esențiale pentru creșterea conformității și pentru demonstrarea progresului RM în procesul de ieșire din lista neagră, care vor fi prevăzute în Codul contravențional după aprobarea proiectului.

Pentru toate aceste reglementări și implementarea corectă și completă a Regulamentului nominalizat se prevede o perioadă de 5-7 ani, care este o perioadă similară de implementare a Directivei respective în multe țări din Uniunea Europeană.

Astfel, măsurile normative propuse vor asigura o aliniere completă la legislația UE, modernizează cadrul de reglementare și consolidează capacitatea Republicii Moldova de a implementa standarde europene și internaționale în domeniul protecției mediului și siguranței navale.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii va fi supus consultărilor publice și avizării/expertizării de către entitățile publice interesate, inclusiv cele implicate în implementarea prevederilor proiectului, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele autorități/instituții/entități vor fi vizate, să contribuie cu avize și expertize asupra proiectului:

Avizare:

- Ministerul Afacerilor Externe;

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor (inclusiv Serviciul Vamal); - Ministerul Mediului (inclusiv Inspectoratul pentru Protecția Mediului, Agenția de Mediu); - 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; - Agenția Navală a Republicii Moldova; - Î.S. Portul Fluvial Ungheni; - Î.C.S. „Danube Logistics” ERL, (Portul Internațional Liber Giurgiulești); - Î.S. „Bacul Molovata”. Urmare a ajustărilor aduse proiectului și documentelor care-l însoțește în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare, după cum urmează: - Ministerul Justiției; - Centrul Național Anticorupție. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, au fost plasat anunțurile privind inițierea procesului de elaborare a proiectului de act normativ care poate fi accesat la adresa: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15209
7. Concluziile expertizelor
Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 34, 36 și 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. La definitivarea proiectului de hotărâre recomandările prezentate vor fi reflectate în Sinteză.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Proiectul nu contravine legislației naționale.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Implementarea va fi realizată de către autoritățile/instituțiile publice competente, organismele de evaluare a conformității și operatorii economici.

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE, CELEX: 32019L0883, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L 151 din 07 iunie 2019.		
2	Titlul proiectului de act normativ național Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave		
3	Gradul general de compatibilitate Parțial compatibil		
4	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale		
5	Data întocmirii/actualizării: 04.12.2025		
6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observații
Secțiunea 1 Dispoziții generale <i>Articolul 1</i> Obiect Prezenta directivă are ca obiectiv protejarea mediului marin împotriva efectelor negative ale deversărilor de deșeuri provenite de la navele care utilizează porturi din Uniune, asigurându-se, în același timp, buna funcționare a traficului maritim, prin îmbunătățirea disponibilității și a utilizării instalațiilor portuare adecvate de preluare, precum și a predării deșeurilor în instalațiile respective. Articolul 2 Definiții În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții: 1. „navă” înseamnă o navă maritimă de orice tip exploatată în mediul marin, inclusiv navele de pescuit,	I. Dispoziții generale 1. Prezentul Regulament are ca scop protejarea mediului marin împotriva efectelor negative ale descărcărilor de deșeuri și ale reziduurilor mărfii în apele naționale navigabile, provenite de la navele care utilizează porturile din Republica Moldova, asigurându-se, în același timp, buna funcționare a traficului maritim, prin îmbunătățirea disponibilității și a utilizării instalațiilor portuare adecvate de preluare, precum și a predării deșeurilor în instalațiile respective. 2. În sensul prezentului Regulament următoarele noțiuni semnifică: 2.1. <i>navă</i> – înseamnă o navă maritimă de orice tip exploatată în mediul marin, inclusiv navele de pescuit,	Compatibil Compatibil	

ambarcațiunile de agrement, ambarcațiunile cu aripi portante, aeroglisoarele, ambarcațiunile submersibile și plutitoare; 2. „Convenția MARPOL” înseamnă Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, în versiunea sa actualizată; 3. „deșeuri provenite de la nave” înseamnă toate deșeurile, inclusiv reziduurile de încărcătură, care sunt generate în timpul operațiunilor unei nave sau în cursul încărcării, descărcării și al operațiunilor de curățare și care intră sub incidența anexelor I, II, IV, V și VI la Convenția MARPOL, precum și deșeurile pescuite în mod pasiv; 4. „deșeuri pescuite în mod pasiv” înseamnă deșeurile prinse în plase în timpul operațiunilor de pescuit; 5. „reziduuri de încărcătură” înseamnă resturile din încărcătura de la bord care rămân pe punte sau în cale ori în rezervoare după încărcare și descărcare, inclusiv excedentul sau scurgerile la încărcare și descărcare, în stare umedă sau uscată sau antrenate în apa de epurare, cu excepția prafului de marfă rămas pe punte după curățare sau a prafului de pe suprafețele exterioare ale navei; 6. „instalație portuară de preluare” înseamnă orice instalație fixă, flotantă sau mobilă, care poate asigura serviciul de preluare a deșeurilor de pe nave; 7. „navă de pescuit” înseamnă orice navă echipată sau utilizată pentru scopuri comerciale pentru a prinde pește sau alte tipuri de resurse biologice marine; 8. „ambarcațiune de agrement” înseamnă orice navă de orice tip, cu o lungime a cocii de minimum 2,5 metri, indiferent de tipul de propulsie, care este destinată folosirii în scopuri sportive sau de agrement și care nu este implicată în activități comerciale; 9. „port” înseamnă un loc sau o zonă geografică constituită din lucrări și echipamente concepute, în principal, pentru a permite recepția navelor, inclusiv zona de ancoraj aflată sub jurisdicția portului; 10. „capacitate suficientă de stocare” înseamnă o capacitate suficientă pentru a depozita deșeurile la bord din momentul plecării până la portul de escală următor, inclusiv	ambarcațiunile de agrement, ambarcațiunile cu aripi portante, aeroglisoarele, ambarcațiunile submersibile și plutitoare; 2.2. <i>Convenția MARPOL</i> - Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, în versiunea sa actualizată; 2.3. <i>deșeuri provenite de la nave</i> - înseamnă toate deșeurile, inclusiv reziduurile de încărcătură, care sunt generate în timpul operațiunilor unei nave sau în cursul încărcării, descărcării și al operațiunilor de curățare și care intră sub incidența anexelor I, II, IV, V și VI la Convenția MARPOL, deșeurile pescuite în mod pasiv, precum și orice substanță sau obiect pe care deținătorul le aruncă sau are intenția sau obligația să le arunce; 2.4. <i>deșeuri pescuite în mod pasiv</i> - înseamnă deșeurile prinse în plase în timpul operațiunilor de pescuit; 2.5. <i>reziduuri de încărcătură</i> - înseamnă resturile din încărcătura de la bord care rămân pe punte sau în cale ori în rezervoare după încărcare și descărcare, inclusiv excedentul sau scurgerile la încărcare și descărcare, în stare umedă sau uscată sau antrenate în apa de epurare, cu excepția prafului de marfă rămas pe punte după curățare sau a prafului de pe suprafețele exterioare ale navei; 2.6. <i>instalație portuară de preluare</i> - înseamnă orice instalație fixă, flotantă sau mobilă, care poate asigura serviciul de preluare a deșeurilor de pe nave; 2.7. <i>navă de pescuit</i> - înseamnă orice navă echipată sau utilizată pentru scopuri comerciale pentru a prinde pește sau alte tipuri de resurse biologice marine; 2.8. <i>ambarcațiune de agrement</i> - înseamnă orice navă de orice tip, cu o lungime a cocii de minimum 2,5 metri, indiferent de tipul de propulsie, care este destinată folosirii în scopuri sportive sau de agrement și care nu este implicată în activități comerciale; 2.9. <i>port</i> - înseamnă un loc sau o zonă geografică constituită din lucrări și echipamente concepute, în principal, pentru a permite recepția navelor, inclusiv zona de ancoraj aflată sub jurisdicția portului;	
---	--	--

deșeurile care sunt susceptibile a fi generate în timpul călătoriei; 11. „trafic programat” înseamnă traficul bazat pe o listă publicată sau planificată cu orare de plecare și sosire între porturi identificate sau traversări recurente care constituie un program recunoscut; 12. „escale regulate” înseamnă călătoriile repetate ale aceleiași nave urmând un model constant între porturi identificate sau o serie de călătorii de la și către același port fără escale intermediare; 13. „escale frecvente” reprezintă vizitele efectuate de o navă în același port care au loc cel puțin o dată la două săptămâni; 14. „GISIS” înseamnă sistemul global integrat de informații privind navele al OMI; 15. „tratare” înseamnă operațiunile de valorificare sau eliminare, inclusiv pregătirea prealabilă valorificării sau eliminării; 16. „taxă indirectă” înseamnă o taxă achitată pentru furnizarea de servicii aferente instalațiilor portuare de preluare, indiferent dacă are sau nu loc o predare efectivă de deșeuri provenite de la nave. „Deșeurile provenite de la nave” menționate la punctul 3 sunt considerate a fi deșeuri în înțelesul articolului 3 punctul 1 din Directiva 2008/98/CE. <i>Articolul 3</i> Domeniu de aplicare (1) Prezenta directivă se aplică: (a) tuturor navelor, indiferent de pavilionul lor, care fac escală sau operează într-un port al unui stat membru, cu excepția navelor angajate în servicii portuare în înțelesul articolului 1 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2017/352 și cu excepția navelor de război și a navelor auxiliare sau a altor nave care aparțin sau sunt exploatate de un stat și sunt folosite momentan exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale;	2.10. <i>capacitate suficientă de stocare</i> - înseamnă o capacitate suficientă pentru a depozita deșeurile la bord din momentul plecării până la portul de escală următor, inclusiv deșeurile care sunt susceptibile a fi generate în timpul călătoriei; 2.11. <i>trafic programat</i> - înseamnă traficul bazat pe o listă publicată sau planificată cu orare de plecare și sosire între porturi identificate sau traversări recurente care constituie un program recunoscut; 2.12. <i>escale regulate</i> - înseamnă călătoriile repetate ale aceleiași nave urmând un model constant între porturi identificate sau o serie de călătorii de la și către același port fără escale intermediare; 2.13. <i>escale frecvente</i> - înseamnă vizitele efectuate de o navă în același port care au loc cel puțin o dată la două săptămâni; 2.14. <i>GISIS</i> - sistemul global integrat de informații privind navele al OMI; 2.15. <i>tratare</i> - înseamnă operațiunile de valorificare sau eliminare, inclusiv pregătirea prealabilă valorificării sau eliminării; 2.16. <i>taxă indirectă</i> - înseamnă o taxă achitată pentru furnizarea de servicii aferente instalațiilor portuare de preluare, indiferent dacă are sau nu loc o predare efectivă de deșeuri provenite de la nave; 3. Prezentul Regulament se aplică: 3.1. tuturor navelor, indiferent de pavilionul lor, care fac escală sau operează în unul dintre porturile Republicii Moldova, cu excepția: 3.1.1. navelor angajate în servicii portuare; 3.1.2. navelor militare, navelor militare auxiliare sau altor nave care aparțin sau sunt exploatate de un stat și sunt folosite momentan exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale.	Compatibil	
--	---	--	--

(b) tuturor porturilor din statele membre vizitate în mod obișnuit de navele care intră sub incidența literei (a). În sensul prezentei directive și pentru a evita întârzierile nejustificate provocate navelor, statele membre pot decide să excludă zona de ancoraj din porturile lor în scopul aplicării articolelor 6, 7 și 8. (2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta că, în cazurile în care este posibil într-o măsură rezonabilă, navele care nu intră în domeniul de aplicare al prezentei directive își predau deșeurile în concordanță cu prezenta directivă. (3) Statele membre care nu dispun nici de porturi, nici de nave care să le arboreze pavilionul și care să intre în domeniul de aplicare al prezentei directive pot să deroge de la dispozițiile prezentei directive, cu excepția obligației prevăzute la al treilea paragraf din prezentul alineat. Statele membre care nu dispun de porturi care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive pot să deroge de la dispozițiile directivei care se referă în exclusivitate la porturi. Statele membre care intenționează să recurgă la derogările prevăzute la prezentul alineat îi comunică Comisiei până la 28 iunie 2021 dacă au fost îndeplinite condițiile relevante și, apoi, informează Comisia în fiecare an cu privire la orice modificare ulterioară. Înainte de a transpune și de a pune în aplicare prezenta directivă, statele membre în cauză nu pot avea porturi care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive și nici nu pot permite navelor, inclusiv ambarcațiunilor, care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, să le arboreze pavilioanele. Secțiunea 2 Asigurarea de instalații portuare de preluare adecvate <i>Articolul 4</i> Instalații portuare de preluare	3.2. tuturor porturilor din Republica Moldova vizitate în mod obișnuit de navele care intră sub incidența subpct. 3.1. 4. Navele care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului Regulament pot preda la cerere deșeurile generate către instalația portuară de preluare a deșeurilor. 5. În sensul prezentului Regulament și pentru a evita întârzierile nejustificate provocate navelor, Agenția Navală, la solicitarea Administrațiilor portuare poate decide să excludă zona de ancoraj din porturile lor în scopul aplicării pct. 28-47. 6. Agenția Navală întreprinde măsurile necesare pentru a garanta că, în cazurile în care este posibil într-o măsură rezonabilă, navele care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului Regulament își predau deșeurile în concordanță cu acesta. 7. Prezentele reglementări se aplică fără a aduce atingere reglementărilor emise în conformitate cu Legea nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător. II. Asigurarea de instalații portuare de preluare		
--	--	--	--

(1) Statele membre se asigură că instalațiile portuare de preluare adecvate sunt disponibile pentru a răspunde cerințelor navelor care utilizează în mod obișnuit un port, fără a cauza întârzieri nejustificate acestor nave. (2) Statele membre se asigură că: (a) instalațiile portuare de preluare sunt în măsură să preia tipurile și cantitățile de deșeuri provenite de la navele care utilizează în mod obișnuit portul respectiv, ținând cont de: (i) cerințele de operare ale utilizatorilor portuari; (ii) dimensiunea și poziția geografică a portului respectiv; (iii) tipul navelor care fac escală în portul respectiv; și (iv) exceptările prevăzute în temeiul articolului 9; (b) formalitățile și aspectele practice legate de utilizarea instalațiilor portuare de preluare sunt simple și rapide, pentru a se evita întârzierile nejustificate provocate navelor; (c) taxele percepute pentru predare nu descurajează navele să utilizeze instalațiile portuare de preluare; și (d) instalațiile portuare de preluare permit gestionarea deșeurilor provenite de la nave în mod rațional din punct de vedere ecologic, în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu alte acte legislative relevante ale Uniunii și de la nivel național în domeniul deșeurilor. În sensul literei (d) din primul paragraf, statele membre asigură colectarea separată în porturi a deșeurilor provenite de la nave pentru a facilita reutilizarea și reciclarea acestora, astfel cum se prevede în dreptul Uniunii în domeniul deșeurilor, în special în Directiva 2006/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului, în Directiva 2008/98/CE și în Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului. Pentru a facilita acest proces, instalațiile portuare de preluare pot colecta fracțiunile separate de deșeuri în funcție de categoriile de deșeuri definite în Convenția MARPOL, ținând cont de orientările acesteia.	8. Administrațiile portuare trebuie să asigure dotarea adecvată și disponibilitatea permanentă a instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor de la nave, în conformitate cu necesitățile navelor care fac escală în port, fără a produce întârzieri nejustificate acestor nave. 9. Pentru instalațiile portuare de preluare a deșeurilor, administrațiile portuare sunt obligate să dețină autorizația de mediu. 10. Administrațiile portuare trebuie să asigure următoarele cerințe: 10.1. instalațiile portuare de preluare să fie în măsură să preia tipurile și cantitățile de deșeuri provenite de la navele care utilizează în mod obișnuit portul respectiv, ținând cont de: 10.1.1. solicitarea de predare a deșeurilor provenite de la nave; 10.1.2. dimensiunea și poziția geografică a portului respectiv; 10.1.3. tipul navelor care fac escală în portul respectiv; și 10.1.4. exceptările acordate din Regulament; 10.2. formalitățile și aspectele practice legate de utilizarea instalațiilor portuare de preluare să fie simple și rapide, pentru a se evita întârzierile nejustificate provocate navelor; 10.3. tarifele percepute pentru predare să nu fie descurajatoare pentru navele care solicită să utilizeze instalațiile portuare de preluare; 10.4. instalațiile portuare de preluare să asigure gestionarea deșeurilor provenite de la nave în mod rațional din punct de vedere ecologic, potrivit prevederilor actelor normative. 11. În sensul prevăzut la subpct 10.4, administrațiile portuare asigură colectarea separată în porturi a deșeurilor provenite de la nave, pentru a facilita reutilizarea și reciclarea acestora. Pentru a facilita acest proces, instalațiile portuare de preluare colectează fracțiunile separate de deșeuri	Compatibil	
---	--	--------------------------	--

Litera (d) din primul paragraf se aplică fără a aduce atingere cerințelor mai stricte impuse de Regulamentul (CE) nr.1069/2009 pentru gestionarea deșeurilor de catering din transporturile internaționale. (3) Statele membre, în calitatea lor de state de pavilion, utilizează formularele și procedurile OMI pentru notificarea OMI și a autorităților statului portului cu privire la deficiențele suspectate la instalațiile portuare de preluare. Statele membre, în calitatea lor de state ale porturilor, investighează toate cazurile semnalate de deficiențe suspectate și utilizează formularele și procedurile OMI pentru notificarea OMI și a statului de pavilion care le-a semnalat cu privire la rezultatele investigației. (4) Autoritățile portuare în cauză sau, în absența acestora, autoritățile relevante se asigură că se iau măsuri de siguranță suficiente pentru ca operațiunile de predare sau de preluare a deșeurilor să fie efectuate astfel încât să se evite riscurile, atât pentru oameni, cât și pentru mediu, în porturile care fac obiectul prezentei directive. (5) Statele membre se asigură că orice parte implicată în predarea sau preluarea deșeurilor provenite de la nave poate pretinde despăgubiri pentru prejudiciile cauzate de întârzierile nejustificate. <i>Articolul 5</i> Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor (1) Statele membre se asigură că este instituit un plan adecvat de preluare și gestionare a deșeurilor și că a fost pus în aplicare pentru fiecare port în urma consultării părților relevante, printre care se numără, în special, utilizatorii portuari sau reprezentanții lor și, acolo unde este cazul, autoritățile locale competente,	în funcție de categoriile de deșeuri definite în Convenția MARPOL 73/78, ținând cont de orientările acesteia. 12. Prevederile subpct. 10.4. se aplică fără a aduce atingere cerințelor mai stricte impuse pentru gestionarea deșeurilor de catering din transporturile internaționale. 13. Comandantul unei nave care a avut dificultăți în predarea deșeurilor va completa formularul prevăzut în anexa nr. 6 și îl va înainta către Agenția Navală împreună cu documentele doveditoare privind deficiențele constatate la instalațiile portuare de preluare a deșeurilor. 14. Agenția Navală investighează cauzele deficiențelor reclamate de comandantul navei și notifică Organizația Maritimă Internațională (OMI) și statul de pavilion, utilizând formularele și procedurile OMI. 15. Agenția Navală transmite un raport privind concluzia analizei efectuate cu privire la deficiențele reclamate de comandantul navei către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și către Ministerul Mediului. 16. Administrațiile portuare în cauză iau măsuri de siguranță suficiente pentru ca operațiunile de predare/de preluare a deșeurilor să fie efectuate astfel încât să se evite riscurile, atât pentru oameni, cât și pentru mediu, în porturile care fac obiectul prezentului Regulament. 17. Orice parte implicată în predarea sau preluarea deșeurilor provenite de la nave poate pretinde despăgubiri pentru prejudiciile cauzate de întârzierile nejustificate, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare. III. Planurile portuare de preluare și gestionare a deșeurilor 18. Fiecare administrație portuară se asigură că, este aprobat un plan de preluare și gestionare a deșeurilor și că a fost pus în aplicare pentru fiecare port în urma consultării părților relevante, printre care se numără, în special, utilizatorii portuari sau reprezentanții lor și, acolo unde este cazul, autoritățile locale competente, operatorii instalațiilor portuare de preluare,	Compatibil	
---	---	--	--

operatorii instalațiilor portuare de preluare, organizațiile care asigură respectarea obligațiilor care decurg din răspunderea extinsă a producătorilor, precum și reprezentanții societății civile. Respectivetele consultări ar trebui să aibă loc atât în etapa inițială de elaborare a planului de preluare și gestionare a deșeurilor, cât și după adoptarea acestuia, în special în cazul în care au avut loc modificări semnificative cu privire la cerințele prevăzute la articolele 4, 6 și 7. Cerințele detaliate cu privire la elaborarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor sunt stabilite în anexa 1. (2) Statele membre se asigură că următoarele informații din planul de preluare și gestionare a deșeurilor privind disponibilitatea unor instalații portuare de preluare adecvate în porturile lor și structura costurilor sunt comunicate în mod clar operatorilor navelor, sunt puse la dispoziția publicului și sunt ușor accesibile, într-o limbă oficială a statului membru în care este situat portul și, dacă este cazul, într-o limbă de circulație internațională: (a) amplasarea instalațiilor portuare de preluare corespunzătoare fiecărei dane și, după caz, programul de funcționare; (b) lista deșeurilor provenite de la nave pe care portul le gestionează în mod obișnuit; (c) lista punctelor de contact, a operatorilor instalațiilor portuare de preluare și a serviciilor furnizate; (d) descrierea procedurilor de predare a deșeurilor; (e) descrierea sistemelor de recuperare a costurilor, inclusiv a sistemelor și a fondurilor de gestionare a deșeurilor menționate în anexa 4, după caz. Informațiile menționate la primul paragraf din prezentul alineat sunt, de asemenea, puse la dispoziție pe cale electronică și sunt actualizate permanent în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13.	organizațiile care asigură respectarea obligațiilor care decurg din răspunderea extinsă a producătorilor, precum și reprezentanții societății civile. Respectivetele consultări trebuie să aibă loc atât la etapa inițială de elaborare a planului de preluare și gestionare a deșeurilor, cât și după adoptarea acestuia, în special în cazul în care au avut loc modificări semnificative cu privire la cerințele prevăzute la pct. 8-17, 29-41. 19. Fiecare administrație portuară trebuie să elaboreze și să implementeze un plan corespunzător de preluare și gestionare a deșeurilor provenite de la nave sau să actualizeze planul existent, după caz. Atât în faza de elaborare a planului de preluare și gestionare a deșeurilor, cât și în cea de actualizare a acestuia, în cazul în care au avut loc modificări semnificative cu privire la respectarea cerințelor prevăzute la pct. 8-17, 29-33 și 34-41, administrația portuară trebuie să se consulte cu părțile relevante, printre care se numără, în special, utilizatorii portuari sau reprezentanții lor, cum ar fi asociațiile patronale și profesionale reprezentative și legal constituite, cu autoritățile locale competente, operatorii instalațiilor portuare de preluare, organizațiile care asigură respectarea obligațiilor care decurg din răspunderea extinsă a producătorilor, precum și reprezentanții societății civile, după caz. 20. Cerințele detaliate cu privire la elaborarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor sunt stabilite în anexa 1. 21. Fiecare administrație portuară se asigură că următoarele informații din planul de preluare și gestionare a deșeurilor privind disponibilitatea unor instalații portuare de preluare adecvate în porturile lor și structura costurilor sunt comunicate în mod clar operatorilor navelor, sunt puse la dispoziția publicului și sunt ușor accesibile, în limba română și, dacă este cazul, într-o limbă de circulație internațională: 21.1. amplasarea instalațiilor portuare de preluare corespunzătoare fiecărei dane și, după caz, programul de funcționare;	Compatibil Compatibil	
---	--	-------------------------------------	--

(3) Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor pot, dacă este necesar din motive de eficiență, să fie elaborate în comun de două sau mai multe porturi învecinate din aceeași regiune geografică, cu implicarea adecvată a fiecărui port, cu condiția de a se stabili pentru fiecare port necesarul de instalații portuare de preluare și disponibilitatea acestora. (4) Statele membre evaluează și aprobă planul de preluare și gestionare a deșeurilor și se asigură că este reaprobat cel puțin la fiecare cinci ani de la aprobare sau re aprobare, precum și după ce s-au produs schimbări semnificative în modul de operare al portului. Respectivetele schimbări pot include modificările structurale ale traficului către port, dezvoltarea de noi infrastructuri, schimbările în ceea ce privește cererea și furnizarea de instalații portuare de preluare, precum și noile tehnici de tratare la bord. Statele membre monitorizează modul în care portul pune în aplicare planul de preluare și gestionare a deșeurilor. Dacă pe parcursul perioadei de cinci ani menționate la primul paragraf nu s-au produs schimbări semnificative, re aprobarea poate lua forma unei validări a planurilor existente. (5) Porturile mici necomerciale, caracterizate printr-un trafic rar sau redus reprezentat exclusiv de ambarcațiuni de agrement, pot fi exceptate de la alineatele (1)-(4) dacă instalațiile portuare de preluare sunt integrate în sistemul de gestionare a deșeurilor administrat de către municipalitatea relevantă sau în numele acesteia, iar statele membre în care sunt situate aceste porturi se asigură că informațiile privind sistemul de gestionare a deșeurilor sunt puse la dispoziția utilizatorilor porturilor respective. Statele membre în care sunt situate astfel de porturi notifică numele și localizarea porturilor respective pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13.	21.2. lista deșeurilor provenite de la nave pe care portul le gestionează în mod obișnuit; 21.3. lista punctelor de contact, a operatorilor instalațiilor portuare de preluare și a serviciilor furnizate; 21.4. descrierea procedurilor de predare a deșeurilor; 21.5. descrierea sistemelor de recuperare a costurilor, inclusiv a sistemelor și a fondurilor de gestionare a deșeurilor menționate în anexa 4, după caz. 22. Administrația portuară pune la dispoziție pe cale electronică și actualizează permanent informațiile prevăzute la pct. 21 în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la punctele 68-70. 23. Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor pot, dacă este necesar din motive de eficiență, să fie elaborate în comun de două sau mai multe porturi învecinate din aceeași regiune geografică, cu implicarea adecvată a fiecărui port, cu condiția de a se stabili pentru fiecare port necesarul de instalații portuare de preluare și disponibilitatea acestora. 24. Agenția de Mediu evaluează și aprobă planul de preluare și gestionare a deșeurilor, avizate în prealabil de Agenția Navală și se asigură că este reaprobat cel puțin la fiecare cinci ani de la aprobare sau aprobare repetată, precum și după ce s-au produs schimbări semnificative în modul de operare al portului. 25. Respectivetele schimbări pot include modificările structurale ale traficului către port, dezvoltarea de noi infrastructuri, schimbările în ceea ce privește cererea și furnizarea de instalații portuare de preluare, precum și noile tehnici de tratare la bord. 26. Inspectoratul pentru protecția mediului monitorizează modul în care portul pune în aplicare planul de preluare și gestionare a deșeurilor. Dacă pe parcursul perioadei de cinci ani prevăzute în pct. 24 nu s-au produs schimbări	Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil	
---	--	---	--

Secțiunea 3 Predarea de deșuri provenite de la nave <i>Articolul 6</i> Notificarea prealabilă a deșeurilor (1) Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE și care se îndreaptă spre un port al Uniunii completează fidel și cu exactitate formularul care figurează în anexa 2 la prezenta directivă (denumit în continuare „notificarea prealabilă a deșeurilor”) și notifică toate informațiile conținute în acesta autorității sau organismului desemnat în acest sens de statul membru în care este situat portul: (a) cu cel puțin 24 de ore înainte de sosire, dacă se cunoaște portul de escală; (b) imediat ce se cunoaște portul de escală, dacă această informație este disponibilă cu mai puțin de 24 de ore înainte de sosire; sau	semnificative, în baza documentelor relevante emise de către instituțiile de inspecție și control, Agenția de Mediu aprobă repetat planurile existente. 27. Agenția Navală, în colaborare cu Agenția de Mediu, poate excepta porturile mici necomerciale, caracterizate printr-un trafic mic sau redus, reprezentat exclusiv de ambarcațiuni de agrement, de la prevederile punctele 18-24, dacă instalațiile portuare de preluare sunt integrate în sistemul de gestionare a deșeurilor administrat de către autoritatea cu competențe în domeniu, care se asigură că informațiile privind sistemul de gestionare a deșeurilor sunt puse la dispoziția utilizatorilor porturilor respective. 28. Agenția Navală notifică numele și localizarea porturilor din Republica Moldova exceptate în condițiile pct. 27 pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la punctele 69-71. 29. Operatorul, agentul sau comandantul unei nave, care are ca destinație un port din Republica Moldova trebuie să completeze formularul denumit „Notificarea prealabilă pentru predarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare”, prevăzut în anexa nr. 2, cu date exacte și reale, și să îl transmită Agenției Navale și administrației portului: 29.1. cu cel puțin 24 de ore înainte de sosire, dacă se cunoaște portul de escală; 29.2. imediat ce se cunoaște portul de escală, dacă această informație este disponibilă cu mai puțin de 24 de ore înainte de sosire; sau	Compatibil Compatibil Compatibil	
---	--	--	--

(c) cel târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, dacă durata călătoriei este mai mică de 24 de ore. (2) Informațiile privind notificarea prealabilă a deșeurilor sunt raportate pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13 din prezenta directivă, în conformitate cu Directivele 2002/59/CE și 2010/65/UE. (3) Informațiile privind notificarea prealabilă a deșeurilor sunt disponibile la bord, preferabil în format electronic, cel puțin până în următorul port de escală și se pun la dispoziția autorităților relevante ale statelor membre la solicitarea acestora. (4) Statele membre se asigură că informațiile notificate în temeiul prezentului articol sunt examinate și comunicate fără întârziere autorităților responsabile cu aplicarea legislației.	29.3. cel târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, dacă durata călătoriei este mai mică de 24 de ore. 30. Comandantul navei trebuie să înregistreze în registrul de evidență a deșeurilor și în registrul de evidență a hidrocarburilor toate datele, în conformitate cu realitatea, privind tipurile și cantitățile de deșeuri și/sau reziduurile mărfii aflate la bord, înaintea sosirii navei în port. 31. Informațiile privind notificarea prealabilă a deșeurilor sunt raportate pe cale electronică de către operatorul, agentul sau comandantul navei în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului regulament prevăzut la punctele 69-71. 32. Formularul prevăzut în anexa nr. 2 este disponibil la bord, inclusiv în format electronic, cel puțin până în următorul port de escală și se pune la dispoziția Agenției Navale și administrației portului respectiv, la solicitarea acestora. 33. Agenția Navală verifică dacă formularul prevăzut în anexa nr. 2 a fost completat fidel și cu exactitate și dacă informațiile prevăzute în acesta au fost notificate corespunzător și fără întârziere administrației portului.	
<i>Articolul 7</i> Predarea de deșeuri provenite de la nave (1) Comandantul unei nave care face escală într-un port al Uniunii, înainte de a părăsi portul respectiv, predă toate deșeurile transportate la bordul navei într-o instalație portuară de preluare în conformitate cu normele relevante privind deversarea prevăzute în Convenția MARPOL. (2) La predare, operatorul instalației portuare de preluare sau autoritatea din portul în care au fost predate deșeurile completează fidel și cu exactitate formularul care figurează în anexa 3 (denumit în continuare „confirmarea predării deșeurilor”) și furnizează	IV. Procedura de predare a deșeurilor provenite de la nave 34. Comandantul unei nave care face escală într-un port din Republica Moldova, înainte de a părăsi portul respectiv, trebuie să predea toate deșeurile transportate la bordul navei într-o instalație portuară de preluare, în conformitate cu normele relevante privind deversarea, prevăzute în Convenția MARPOL 73/78. 35. La predare, operatorul instalației portuare de preluare sau administrația portuară la care au fost predate deșeurile completează fidel și cu exactitate formularul „Confirmarea predării deșeurilor“, prevăzut în anexa nr. 3, și	Compatibil Compatibil

comandantului navei, fără întârzieri nejustificate, confirmarea predării deșeurilor. Cerințele prevăzute la primul paragraf nu se aplică porturilor mici dotate cu instalații fără personal sau porturilor care sunt situate în zone îndepărtate, cu condiția ca statul membru în care sunt situate aceste porturi să fi notificat numele și localizarea respectivelor porturi pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13. (3) Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE raportează înainte de plecare sau imediat după primirea confirmarea predării deșeurilor, pe cale electronică, informațiile din aceasta în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13 din prezenta directivă, în conformitate cu Directivele 2002/59/CE și 2010/65/UE. Informațiile din confirmarea predării deșeurilor sunt disponibile la bord pentru cel puțin doi ani, fiind însoțite, după caz, de registrul de combustibil, registrul de încărcătură, jurnalul de înregistrare a deșeurilor sau planul de gestionare a deșeurilor, și se pun la dispoziția autorităților statelor membre la solicitarea acestora. (4) Fără a aduce atingere alineatului (1), o navă se poate deplasa către portul de escală următor fără a preda deșeurile, în cazul în care: (a) informațiile furnizate în conformitate cu anexele 2 și 3 arată că există capacitate suficientă de stocare specializată pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula în cursul călătoriei preconizate a navei până la portul de escală următor; (b) informațiile disponibile la bordul navelor care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE arată că există capacitate suficientă de stocare specializată pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor	furnizează comandantului navei, fără întârzieri nejustificate, confirmarea predării deșeurilor. 36. Cerințele prevăzute la pct. 33 nu se aplică porturilor mici dotate cu instalații fără personal sau porturilor care sunt situate în zone îndepărtate, cu condiția ca Agenția Navală să fi notificat numele și localizarea respectivelor porturi din Republica Moldova pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului Regulament prevăzut la punctele 69-71. 37. Operatorul, agentul sau comandantul unei nave, înainte de plecare sau imediat după primirea „Confirmării predării deșeurilor“, raportează pe cale electronică informațiile din acest formular în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului Regulament prevăzut la punctele 69-71. 38. Formularul „Confirmarea predării deșeurilor“ se va păstra la bord cel puțin doi ani, fiind însoțit, după caz, de registrul de combustibil, registrul de încărcătură, jurnalul de înregistrare a deșeurilor sau planul de gestionare a deșeurilor, și se pune la dispoziția autorităților statelor membre la solicitarea acestora. 39. Fără a aduce atingere prevederilor pct. 34, o navă poate fi autorizată de către Agenția Navală să își continue voiajul spre următorul port de escală fără a preda deșeurile, în cazul în care: 39.1.informațiile furnizate în conformitate cu anexele nr. 2 și 3 arată că nava dispune de capacitate suficientă de stocare pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula în cursul voiajului preconizat al navei până la portul de escală următor, colectate separat; 39.2.informațiile furnizate la bordul navelor arată că există capacitate suficientă de stocare pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula pe parcursul voiajului preconizat al navei până la portul de escală următor, colectate separat; sau 39.3.nava face o escală de mai puțin de 24 de ore în zona de ancoraj sau în cazul unor condiții meteorologice nefavorabile.	Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil	
---	---	--	--

acumula în cursul călătoriei preconizate a navei până la portul de escală următor; sau (c) nava face o escală de mai puțin de 24 de ore în zona de ancoraj sau în cazul unor condiții meteorologice nefavorabile, cu excepția situației în care această zonă a fost exclusă în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a excepțiilor menționate la primul paragraf literele (a) și (b), Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a defini metodele care trebuie folosite pentru calcularea capacității suficiente de stocare specializate. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2). (5) Un stat membru solicită navei să își descarce, înainte de plecare, întreaga cantitate de deșeuri, dacă: (a) nu se poate stabili pe baza informațiilor disponibile, inclusiv a informațiilor disponibile în format electronic în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13 sau în GISIS, că în următorul port de escală sunt disponibile instalații portuare de preluare adecvate; sau (b) următorul port de escală nu este cunoscut. (6) Alineatul (4) se aplică fără a aduce atingere cerințelor mai stricte pentru nave, adoptate conform dreptului internațional.	40. Agenția Navală solicită comandantului navei să predea, înainte de plecare, întreaga cantitate de deșeuri într-o instalație portuară de preluare, dacă: 40.1. nu se poate stabili pe baza informațiilor disponibile, inclusiv a informațiilor disponibile în format electronic în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului Regulament prevăzut la punctele 69-71 sau în GISIS, dacă în următorul port de escală sunt disponibile instalații portuare de preluare adecvate; sau 40.2. următorul port de escală nu este cunoscut. 41. Prevederile pct. 39 sunt aplicabile fără a aduce atingere dispozițiilor mai restrictive impuse navelor privind predarea deșeurilor, adoptate potrivit dreptului internațional.	Compatibil Compatibil	
<i>Articolul 8</i> Sistemele de recuperare a costurilor (1) Statele membre se asigură că toate costurile de exploatare a instalațiilor portuare de preluare pentru preluarea și tratarea deșeurilor provenite de la nave, altele decât reziduurile de încărcătură, sunt acoperite prin perceperea unei taxe de la nave. Aceste costuri cuprind elementele enumerate în anexa 4.	V. Mecanismul de recuperare a costurilor 42. Administrațiile portuare trebuie să se asigure că toate costurile de exploatare a instalațiilor portuare de preluare pentru preluarea și tratarea deșeurilor provenite de la nave, altele decât reziduurile mărfii, sunt acoperite prin perceperea unui tarif de la nave. Aceste costuri cuprind elementele enumerate în anexa nr. 4.	Compatibil Compatibil	

(2) Sistemele de recuperare a costurilor nu trebuie să ofere navelor stimulente pentru deversarea deșeurilor în mare. În acest scop, statele membre aplică toate principiile următoare în conceperea și funcționarea sistemelor de recuperare a costurilor: (a) navele plătesc o taxă indirectă, indiferent dacă predau sau nu deșeuri într-o instalație portuară de preluare; (b) taxa indirectă acoperă: (i) costurile administrative indirecte; (ii) o parte semnificativă din costurile operaționale directe, astfel cum este stabilit în anexa 4, care reprezintă cel puțin 30 % din costurile directe totale pentru predarea efectivă a deșeurilor în cursul anului precedent, cu posibilitatea de a lua în considerare și costurile legate de volumul de trafic estimat pentru anul următor; (c) pentru a oferi un stimulent maxim pentru predarea deșeurilor din anexa V la MARPOL, altele decât reziduurile de încărcătură, nu se percepe nicio taxă directă pentru aceste deșeuri, pentru a se asigura un drept de predare fără taxe suplimentare bazate pe volumul de deșeuri predate, cu excepția cazului în care volumul de deșeuri predate depășește capacitatea maximă de stocare specializată menționată în formularul care figurează în anexa 2 la prezenta directivă; deșeurile pescuite în mod pasiv intră sub incidența acestui regim, inclusiv a dreptului de predare; (d) pentru a se evita ca utilizatorii portuari să suporte integral costurile de colectare și de tratare a deșeurilor pescuite în mod pasiv, statele membre acoperă respectivele costuri, după caz, din veniturile generate prin sistemele alternative de finanțare, inclusiv prin sistemele de gestionare a deșeurilor și prin finanțările Uniunii, naționale sau regionale disponibile;	43. Sistemul de recuperare a costurilor prevăzut la pct. 42 trebuie să încurajeze navele să predea deșeurile generate și/sau reziduurile mărfii la instalațiile portuare de preluare și să nu le deverseze în mare. În acest sens, în conceperea și funcționarea sistemelor de recuperare a costurilor, administrațiile portuare aplică următoarele criterii: 43.1. navele plătesc un tarif indirect, indiferent dacă predau sau nu deșeuri într-o instalație portuară de preluare; 43.2. tariful indirect acoperă: 43.2.1. costurile administrative indirecte; 43.2.2. o parte semnificativă din costurile operaționale directe, astfel cum este stabilit în anexa nr. 4, care reprezintă cel puțin 30% din costurile directe totale pentru predarea efectivă a deșeurilor în cursul anului precedent, cu posibilitatea de a lua în considerare și costurile legate de volumul de trafic estimat pentru anul următor; 43.3. pentru a oferi un stimulent maxim pentru predarea deșeurilor din anexa V la MARPOL 73/78, altele decât reziduurile mărfii, administrația portuară nu percepe niciun tarif direct pentru aceste deșeuri, pentru a se asigura un drept de predare fără tarife suplimentare bazate pe volumul de deșeuri predate, cu excepția cazului în care volumul de deșeuri predate depășește capacitatea maximă de stocare prevăzută în formularul din anexa nr. 2; deșeurile pescuite în mod pasiv intră sub incidența acestui regim, inclusiv a dreptului de predare; 43.4. pentru a se evita ca utilizatorii portuari să suporte integral costurile de colectare și de tratare a deșeurilor pescuite în mod pasiv, administrația portuară va participa la programele existente de predare a deșeurilor pescuite în mod pasiv care asigură o alternativă de finanțare a costurilor de colectare și de gestionare, pe uscat, a uneltelor de pescuit devenite deșeuri sau a deșeurilor pescuite în mod pasiv, inclusiv la programele de pescuire a deșeurilor finanțate de Uniunea Europeană; 43.5. pentru a încuraja predarea reziduurilor care provin de la spălarea tancurilor și care conțin substanțe plutitoare persistente cu viscozitate ridicată, administrația portuară poate acorda reduceri tarifare adecvate pentru predarea acestora;	Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil	
---	---	---	--

(e) pentru a încuraja predarea reziduurilor care provin de la spălarea rezervoarelor și care conțin substanțe plutitoare persistente cu vâscozitate ridicată, statele membre pot oferi stimulente financiare adecvate pentru predarea acestora; (f) taxa indirectă nu include deșeurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament, ale căror costuri sunt acoperite pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri predate. (3) Partea din costuri care nu este acoperită de taxa indirectă, dacă există, este acoperită pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri efectiv predate de navă. (4) Taxele pot fi diferențiate pe baza următoarelor criterii: (a) categoria, tipul și mărimea navei; (b) furnizarea de servicii pentru nave în afara programului normal de lucru în port; sau (c) caracterul periculos al deșeurilor. (5) Taxele sunt reduse pe baza următoarelor criterii: (a) tipul de activitate comercială desfășurată de navă, în special atunci când o navă desfășoară transporturi maritime comerciale pe distanțe scurte; (b) proiectarea, echiparea și exploatarea navei demonstrează că nava produce cantități reduse de deșeuri și își gestionează deșeurile în mod durabil și rațional din punct de vedere ecologic. Până la 28 iunie 2020, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a defini criteriile pe baza cărora se stabilește că o navă respectă cerințele menționate la primul paragraf litera (b) în ceea ce privește gestionarea deșeurilor la bordul navei. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2). (6) Pentru a asigura că taxele sunt echitabile, transparente, ușor identificabile și nediscriminatorii, precum și că acestea reflectă costurile instalațiilor și ale serviciilor furnizate și, acolo unde este cazul, utilizate, valoarea acestor taxe și modul de calcul sunt puse la dispoziția	43.6. tariful indirect nu include deșeurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament, ale căror costuri sunt acoperite pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri predate. 44. Partea din costuri care nu este acoperită prin tariful indirect, dacă există, este acoperită pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri efectiv predate de navă. 45. Tarifele pot fi diferențiate pe baza următoarelor criterii: 45.1. categoria, tipul și mărimea navei; 45.2. furnizarea de servicii pentru nave în afara programului normal de lucru în port; sau 45.3. caracterul periculos al deșeurilor. 46. Tarifele sunt reduse pe baza următoarelor criterii: 46.1. tipul de activitate comercială desfășurată de navă, în special atunci când o navă desfășoară transporturi maritime comerciale pe distanțe scurte; 46.2. proiectarea, echiparea și exploatarea navei demonstrează că nava produce cantități reduse de deșeuri și își gestionează deșeurile în mod durabil și rațional din punct de vedere ecologic. 47. Fiecare administrație portuară pune la dispoziția utilizatorilor portuari, în limba română și în limba engleză, valoarea tarifelor percepute și modul de calcul al acestora, din planul de preluare și gestionare a deșeurilor, pentru a asigura utilizatorii portuari că tarifele sunt echitabile, transparente, ușor identificabile și nediscriminatorii, precum și că acestea reflectă costurile instalațiilor și ale serviciilor furnizate și, acolo unde este cazul, utilizate. 48. Agenția Navală asigură colectarea datelor de monitorizare privind volumul și cantitatea de deșeuri pescuite în mod pasiv și le raportează anual în cadrul raportului de	Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil	
--	---	---	--

utilizatorilor portuari într-o limbă oficială a statului membru unde este situat portul și, dacă este cazul, într-o limbă de circulație internațională, în cadrul planului de preluare și gestionare a deșeurilor. (7) Statele membre asigură colectarea datelor de monitorizare privind volumul și cantitatea de deșeuri pescuite în mod pasiv și le raportează Comisiei. Pe baza respectivelor date de monitorizare, Comisia publică un raport până la 31 decembrie 2022 și, ulterior, o dată la doi ani. Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a defini metodologiile de lucru cu datele de monitorizare și formatul de raportare. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2). <i>Articolul 9</i> Exceptări (1) Statele membre pot excepta o navă care face escală în porturile lor de la obligațiile prevăzute la articolul 6, la articolul 7 alineatul (1) și la articolul 8 (denumită în continuare „exceptarea”), în cazul în care există probe suficiente pentru a demonstra că sunt întrunite următoarele condiții: (a) nava efectuează curse în cadrul unui trafic programat, cu escale frecvente și regulate; (b) există un acord în vederea asigurării predării deșeurilor și a plății taxelor într-un port de-a lungul rutei navei care: (i) este dovedit printr-un contract semnat cu un port sau cu un contractant de deșeuri și prin confirmări de predare a deșeurilor; (ii) a fost notificat tuturor porturilor de pe ruta navei; și (iii) a fost acceptat de portul în care au loc predarea și plata, care poate fi un port al Uniunii sau un alt port în care, astfel cum	activitate care se prezintă public prin intermediul paginii web oficiale și le raportează Comisiei, după caz. 49. Agenția Navală poate excepta o navă care face escală în porturile din Republica Moldova de la obligațiile prevăzute la punctele 29-33, punctul 34 și la punctele 42-48, dacă sunt întrunite următoarele condiții: 49.1. nava efectuează curse în cadrul unui trafic programat, cu escale frecvente și regulate; 49.2. există un acord în vederea asigurării predării deșeurilor și a plății tarifelor într-un port de-a lungul rutei navei care: 49.2.1. este dovedit printr-un contract semnat cu un port sau cu un contractant de deșeuri și prin confirmări de predare a deșeurilor; 49.2.2. a fost notificat tuturor porturilor de pe ruta navei; și	Compatibil Compatibil	
--	--	---	--

este stabilit pe baza informațiilor raportate pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13 și în GISIS, sunt disponibile instalații adecvate; (c) exceptarea nu are un impact negativ asupra siguranței maritime, a sănătății, a condițiilor de viață sau de muncă la bordul navelor și nici asupra mediului marin. (2) În cazul în care se acordă exceptarea, statul membru în care este situat portul emite un certificat de exceptare, pe baza formatului prevăzut în anexa 5, care confirmă că nava îndeplinește condițiile și cerințele necesare pentru aplicarea exceptării și precizează durata acesteia. (3) Statele membre raportează informațiile din certificatul de exceptare pe cale electronică, în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13. (4) Statele membre asigură o monitorizare și o aplicare eficientă a modalităților de predare și plată pentru navele exceptate care vizitează porturile lor. (5) În pofida exceptării acordate, o navă nu se poate deplasa către portul de escală următor dacă nu există suficientă capacitate de stocare specializată pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula în cursul călătoriei preconizate a navei până la portul de escală următor. Secțiunea 4 Asigurarea aplicării	49.2.3. a fost acceptat de portul în care au loc predarea și plata, care poate fi un port al Uniunii Europene sau un alt port din Republica Moldova în care, astfel cum este stabilit pe baza informațiilor raportate pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului regulament prevăzut la punctele 69-71 și în GISIS, sunt disponibile instalații adecvate; 49.3. exceptarea nu are un impact negativ asupra siguranței maritime, a sănătății, a condițiilor de viață sau de muncă la bordul navelor și nici asupra mediului marin. 50. În cazul în care se acordă exceptarea, Agenția Navală emite un certificat de exceptare, pe baza formatului prevăzut în anexa nr. 5, care confirmă că nava îndeplinește condițiile și cerințele necesare pentru aplicarea exceptării și precizează durata acesteia. 51. Agenția Navală raportează informațiile din certificatul de exceptare, pe cale electronică, în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prezentului regulament prevăzut la punctele 69-71. 52. Agenția Navală monitorizează navele care dețin un certificat de exceptare emis potrivit prevederilor pct. 50. 53. Agenția Navală informează administrația portuară dacă o navă deține certificat de exceptare, în vederea stabilirii de către aceasta a sistemului de tarifyare prevăzut la pct. 43. 54. O navă nu se poate deplasa către portul de escală următor dacă nu există capacitate suficientă de stocare pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula în cursul voiajului preconizat al navei până la portul de escală următor, colectate separat, chiar dacă a fost exceptată potrivit prevederilor pct. 50.	Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil	
---	---	---	--

<i>Articolul 10</i> Inspecții Statele membre se asigură că orice navă poate fi supusă inspecțiilor, inclusiv unor inspecții aleatorii, destinate să verifice respectarea prezentei directive.	VI. Control, monitorizare și raportare electronică 55. Agenția Navală trebuie să creeze un sistem care să facă posibilă inspectarea oricărei nave, inclusiv prin inspecții aleatorii, pentru a verifica dacă se conformează prevederilor punctelor 29-48. 56. La selectarea navelor pentru inspecție, altele decât cele de pescuit și ambarcațiunile de agrement autorizate să transporte până la 12 pasageri, Agenția Navală va acorda o atenție specială: 56.1. navelor care nu respectă cerințele de notificare; 56.2. navelor la care în urma examinării informației furnizate de comandant sunt descoperiți indici că nu se conformează prevederilor prezentului Regulament. 57. Inspecțiile în cadrul prevederilor Regulamentului pot fi efectuate și în cadrul activității de control al statului portului, când este cazul, cu condiția aplicării obligației stabilite de a realiza inspecții în procent de minimum 25%. 58. Agenția Navală nu permite plecarea navei dacă în urma inspecțiilor efectuate constată că nava nu a predat în totalitate deșeurile la instalațiile portuare de preluare, în conformitate cu prevederile pct. 29-48. 59. În cazul în care o navă a părăsit un port din Republica Moldova fără a se conforma prevederilor pct. 29-48, Agenția Navală trebuie să informeze autoritatea competentă din următorul port de escală. 60. În situația în care Agenția Navală este informată că o navă care intră într-un port din Republica Moldova a părăsit ultimul port de escală fără să se conformeze prevederilor pct. 29-48, nu va permite plecarea navei până când nu va evalua în detaliu exactitatea informațiilor primite.	Compatibil	
--	--	--	--

<i>Articolul 12</i> Sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării Punerea în aplicare și asigurarea aplicării prezentei directive sunt facilitate prin raportarea electronică și schimbul de informații între statele membre în conformitate cu articolele 13 și 14. <i>Articolul 13</i> Raportare și schimb de informații (1) Raportarea și schimbul de informații se bazează pe sistemul Uniunii de schimb de informații maritime (SafeSeaNet) menționat la articolul 22a alineatul (3) din Directiva 2002/59/CE și în anexa III la directiva menționată. (2) Statele membre se asigură că următoarele informații sunt raportate pe cale electronică și într-un interval de timp rezonabil în conformitate cu Directiva 2010/65/UE: (a) informații privind ora efectivă de sosire și de plecare a oricărei nave care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE, care face escală într-un port al Uniunii, împreună cu un element de identificare a portului în cauză; (b) informațiile din notificarea prealabilă a deșeurilor, astfel cum se prevede în anexa 2; (c) informațiile din confirmarea predării deșeurilor, astfel cum se prevede în anexa 3;	67.2. să se asigure că formalitățile legate de utilizarea instalațiilor portuare de preluare sunt simple și rapide, pentru a stimula comandanții navelor să utilizeze aceste instalații și pentru a evita producerea unor întârzieri inutile navelor. 68. Punerea în aplicare și asigurarea respectării prevederilor Regulamentului sunt facilitate prin raportarea electronică și schimbul de informații între state în conformitate cu pct. 69-71 și pct. 72-75. 69. Raportarea și schimbul de informații se bazează pe sistemul Uniunii Europene de schimb de informații maritime SafeSeaNet. 70. Agenția Navală se asigură că sunt raportate pe cale electronică și într-un interval de timp rezonabil, prezintă următoarele informații: 70.1. informațiile privind ora efectivă de sosire și de plecare a oricărei nave, care face escală într-un port din Republica Moldova, împreună cu un element de identificare a portului în cauză; 70.2 informațiile din notificarea prealabilă a deșeurilor, astfel cum se prevede în anexa nr. 2; 70.3. informațiile din confirmarea predării deșeurilor, astfel cum se prevede în anexa nr. 3; 70.4. informațiile din certificatul de exceptare, astfel cum se prevede în anexa nr. 5. 71. Agenția Navală se asigură că planurile de preluare și gestionare a deșeurilor provenite de la nave, prevăzute în anexa nr. 1, sunt puse la dispoziția SafeSeaNet pe cale electronică.	Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil	
---	--	--	--

aplicare a prezentei directive și atrage atenția asupra oricăror îndoieli legate de punerea în aplicare cuprinzătoare, în vederea inițierii măsurilor corective. (4) În orice moment, statele membre au acces la informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile. <i>Articolul 15</i> Formarea personalului Autoritățile portuare și autoritățile responsabile pentru instalațiile portuare de preluare se asigură că întregul personal beneficiază de formarea necesară pentru a dobândi cunoștințele esențiale pentru activitatea sa de gestionare a deșeurilor, cu o atenție deosebită pentru aspectele legate de sănătate și securitate în contextul manipulării materialelor periculoase, și că cerințele de formare sunt actualizate periodic, pentru a răspunde provocărilor legate de inovarea tehnologică. <i>Articolul 16</i> Sancțiuni Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării dispozițiilor naționale adoptate în temeiul prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare.	76. Administrațiile portuare și autoritățile responsabile pentru instalațiile portuare de preluare se asigură că întregul personal beneficiază de formarea necesară pentru a dobândi cunoștințele esențiale pentru activitatea sa de gestionare a deșeurilor, cu o atenție deosebită pentru aspectele legate de sănătate și securitate în contextul manipulării materialelor periculoase, și că cerințele de formare sunt actualizate periodic, pentru a răspunde provocărilor legate de inovarea tehnologică. VII. Sancțiuni 77. În cazul nerespectării dispozițiilor prezentului Regulament Agenția Navală întreprinde toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea regimului de sancționare. 78. Pentru orice încălcare a dispozițiilor prezentului Regulament sau a deciziilor emise de Agenția Navală în temeiul acesteia, Agenția impune sancțiuni. Acestea trebuie să fi adecvate, efective, proporționale, disuasive și cu efect de descurajare, și sunt prevăzute de Codul contravențional. 79. Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute de Codul Contravențional se fac de persoanele împuternicite din cadrul Agenției Navale și Agenției de Mediu.	Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil	
---	---	---	--

Secțiunea 5
Dispoziții finale
Articolul 17

Comisia asigură organizarea de schimburi de experiență între autoritățile naționale ale statelor membre și experți, inclusiv cei din sectorul privat, societatea civilă și organizații sindicale, cu privire la aplicarea prezentei directive în porturile Uniunii.

Articolul 18

- (1) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 19, pentru a modifica anexele la prezenta directivă și trimiterile la instrumente ale OMI din prezenta directivă, în măsura necesară pentru a le alinia cu dreptul Uniunii sau pentru a ține seama de evoluțiile la nivel internațional, în special la nivelul OMI.
- (2) Comisia este împuternicită, de asemenea, să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 19 pentru a modifica anexele, atunci când acest lucru este necesar pentru a îmbunătăți dispozițiile de punere în aplicare și de monitorizare stabilite prin prezenta directivă, în special pe cele prevăzute la articolele 6, 7 și 9, pentru a se asigura eficacitatea notificării și predării deșeurilor, precum și aplicarea corespunzătoare a exceptărilor.
- (3) În situații excepționale, atunci când acest lucru este justificat de o analiză adecvată efectuată de Comisie și pentru a se evita o amenințare gravă și inacceptabilă pentru mediul marin, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 19 pentru a modifica prezenta directive, în măsura în care este necesar pentru evitarea unei astfel de amenințări.

**Norme UE
neapplicabile**

**Norme UE
neapplicabile**

**Norme UE
neapplicabile**

**Norme UE
neapplicabile**

o descriere a tipului și a capacității instalațiilor portuare b) de preluare; o descriere a procedurilor de preluare și colectare a c) deșeurilor provenite de la nave; o descriere a sistemului de recuperare a costurilor; d) o descriere a procedurii de semnalare a deficiențelor e) suspectate la instalațiile portuare de preluare; o descriere a procedurii de consultare permanentă cu f) utilizatorii portuari, contractanții din sectorul deșeurilor, operatorii terminalelor și alte părți interesate; și o prezentare generală a tipurilor și cantităților de g) deșeurii primite de la nave și gestionate în cadrul instalațiilor. Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor pot să includă: un rezumat al dreptului intern relevant, precum și a) procedura și formalitățile pentru predarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare; (o identificare a unui punct de contact în port; b) o descriere a echipamentelor și procedeele de tratare c) prealabilă pentru fluxuri specifice de deșeurii în port, dacă este cazul; o descriere a metodelor folosite pentru a înregistra d) utilizarea efectivă a instalațiilor portuare de preluare; o descriere a metodelor folosite pentru a înregistra e) cantitățile de deșeurii predate de nave;	obișnuit escală în port; b) o descriere a tipului și a capacității instalațiilor portuare de preluare; c) o descriere a procedurilor de preluare și colectare a deșeurilor provenite de la nave; d) o descriere a sistemului de recuperare a costurilor; e) o descriere a procedurii de semnalare a deficiențelor suspectate la instalațiile portuare de preluare; f) o descriere a procedurii de consultare permanentă cu utilizatorii portuari, contractanții din sectorul deșeurilor, operatorii terminalelor și alte părți interesate; și g) o prezentare generală a tipurilor și cantităților de deșeurii primite de la nave și gestionate în cadrul instalațiilor. Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor pot să includă: h) un rezumat al dreptului intern relevant, precum și procedura și formalitățile pentru predarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare; i) o identificare a unui punct de contact în port; j) o descriere a echipamentelor și procedeele de tratare prealabilă pentru fluxuri specifice de deșeurii în port, dacă este cazul; k) o descriere a metodelor folosite pentru a înregistra utilizarea efectivă a instalațiilor portuare de preluare; l) o descriere a metodelor folosite pentru a înregistra cantitățile de deșeurii predate de nave; m) o descriere a metodelor de gestionare a diferitelor fluxuri de deșeurii în port. 1. Procedurile de preluare, colectare, stocare, tratare și eliminare ar trebui să se conformeze întru totul unui program de gestionare a mediului, care să reducă în mod progresiv impactul acestor activități asupra mediului. Se presupune că această conformitate este realizată dacă procedurile respectă Regulamentul (CE) nr. 1221/2009 al Parlamentului European și al Consiliului		
---	--	--	--

o descriere a metodelor de gestionare a diferitelor f) fluxuri de deșeuri în port. Procedurile de preluare, colectare, stocare, tratare și eliminare ar trebui să se conformeze întru totul unui program de gestionare a mediului, care să reducă în mod progresiv impactul acestor activități asupra mediului. Se presupune că această conformitate este realizată dacă procedurile respectă Regulamentul (CE) nr. 1221/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (1). (1) Regulamentul (CE) nr. 1221/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind participarea voluntară a organizațiilor la un sistem comunitar de management de mediu și audit (EMAS) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 761/2001 și a Deciziilor 2001/681/CE și 2006/193/CE ale Comisiei (JO L 342, 22.12.2009, p. 1).			
ANEXA 2 FORMAT STANDARD PENTRU FORMULARUL DE NOTIFICARE PREALABILĂ PENTRU PREDAREA DEȘEURILOR ÎN INSTALAȚIILE PORTUARE DE PRELUARE Notificare de predare a deșeurilor în: <i>[introduceți numele portului de escală, astfel cum se menționează la articolul 6 din Directiva (UE) 2019/883]</i> Prezentul formular ar trebui păstrat la bordul navei împreună cu registrul de combustibil, registrul de încărcătură, jurnalul de înregistrare a deșeurilor sau planul de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu Convenția MARPOL.	Anexa nr. 2 Format standard pentru formularul de notificare prealabilă pentru predarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare Notificare de predare a deșeurilor în: <i>[introduceți numele portului de escală,]</i> Prezentul formular ar trebui păstrat la bordul navei împreună cu registrul de combustibil, registrul de încărcătură, jurnalul de înregistrare a deșeurilor sau planul de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu Convenția MARPOL.	Compatibil	

1. DATE PRIVIND NAVA

1.1. Denumirea navei:

1.5. Proprietarul sau operatorul:

1.2. Numărul OMI:

1.6. Numărul sau literele distinctive:

Numărul MMSI (Identitate în cadrul serviciului maritim mobil):

1.3. Tonaj brut:

1.7. Statul de pavilion:

1.4. Tipul navei:

☐ Petrolier
☐ Navă-cisternă pentru produse chimice
☐ Vrachier
☐ Container
☐ Alt tip de navă marfă
☐ Navă pasageri
☐ Ro-ro
☐ Altele (precizați)

2. DATE PRIVIND PORTUL ȘI RUTA

2.1. Amplasarea/Numele terminalului:

2.6. Ultimul port de predare a deșeurilor:

2.2. Data și ora sosirii:

2.7. Data ultimei predări:

2.3. Data și ora plecării:

2.8. Următorul port de predare:

2.4. Ultimul port și țara:

2.9. Persoana care depune acest formular (dacă este alta decât comandantul):

2.5. Următorul port și țara (dacă se cunosc):

3. TIPUL ȘI CANTITATEA DE DEȘEURI ȘI CAPACITATEA DE STOCARE

Tip	Deșeuri care urmează să fie predate (m ³)	Capacitate maximă de stocare dedicată (m ³)	Cantitatea de deșeuri reținută la bord (m ³)	Portul de predare a restului deșeurilor	Cantitatea estimată de deșeuri care urmează a fi generată între momentul notificării și cel al intrării în următorul port de escală (m ³)
Anexa I la Convenția MARPOL – Hidrocarburi					
Ape de santină uleioase					
Reziduuri uleioase (nămol)					
Deșeuri uleioase provenite de la spălarea rezervoarelor					
Apă de balast murdară					

1. DATE PRIVIND NAVA

1.1. Denumirea navei:

1.5. Proprietarul sau operatorul:

1.2. Numărul OMI:

1.6. Numărul sau literele distinctive:

Numărul MMSI (Identitate în cadrul serviciului maritim mobil):

1.3. Tonaj brut:

1.7. Statul de pavilion:

1.4. Tipul navei:

☐ Petrolier
☐ Navă-cisternă pentru produse chimice
☐ Vrachier
☐ Container
☐ Alt tip de navă marfă
☐ Navă pasageri
☐ Ro-ro
☐ Altele (precizați)

2. DATE PRIVIND PORTUL ȘI RUTA

2.1. Amplasarea/Numele terminalului:

2.6. Ultimul port de predare a deșeurilor:

2.2. Data și ora sosirii:

2.7. Data ultimei predări:

2.3. Data și ora plecării:

2.8. Următorul port de predare:

2.4. Ultimul port și țara:

2.9. Persoana care depune acest formular (dacă este alta decât comandantul):

2.5. Următorul port și țara (dacă se cunosc):

3. TIPUL ȘI CANTITATEA DE DEȘEURI ȘI CAPACITATEA DE STOCARE

Tip	Deșeuri care urmează să fie predate (m ³)	Capacitate maximă de stocare dedicată (m ³)	Cantitatea de deșeuri reținută la bord (m ³)	Portul de predare a restului deșeurilor	Cantitatea estimată de deșeuri care urmează a fi generată între momentul notificării și cel al intrării în următorul port de escală (m ³)
Anexa I la Convenția MARPOL – Hidrocarburi					
Ape de santină uleioase					
Reziduuri uleioase (nămol)					
Deșeuri uleioase provenite de la spălarea rezervoarelor					
Apă de balast murdară					

Textul imaginii

Tip	Deșeuri care urmează să fie predate (m³)	Capacitate maximă de stocare dedicată (m³)	Cantitatea de deșeuri reținută la bord (m³)	Portul de predare a restului deșeurilor	Cantitatea estimată de deșeuri care urmează a fi generată între momentul notificării și cel al intrării în următorul port de escală (m³)
Depozite și nămoluri rezultate din curățarea rezervoarelor					
Altele (vă rugăm să precizați)					
Anexa II la Convenția MARPOL – SUBSTANȚE NOCIVE LICHIDE (SLN) ⁽¹⁾					
Substanță din categoria X					
Substanță din categoria Y					
Substanță din categoria Z					
Alte substanțe					
Anexa IV la Convenția MARPOL – Ape uzate					
Anexa V la Convenția MARPOL – Gunoi					
A. Materiale plastice					
B. Deșeuri alimentare					
C. Deșeuri menajere (de exemplu produse din hârtie, textile, sticlă, metal, sticle, veselă etc.)					
D. Ulei de gătit					
E. Cenușă din incineratoare					
F. Deșeuri provenite din exploatare					
G. Carcasă(e) de animale					
H. Unelte de pescuit					
I. Deșeuri electronice					

⁽¹⁾ A se indica denumirea corectă pentru transportul de substanțe nocive lichide.

[Textul imaginii](#)

Tip	Deșeuri care urmează să fie predate (m³)	Capacitate maximă de stocare dedicată (m³)	Cantitatea de deșeuri reținută la bord (m³)	Portul de predare a restului deșeurilor	Cantitatea estimată de deșeuri care urmează a fi generată între momentul notificării și cel al intrării în următorul port de escală (m³)
Depozite și nămoluri rezultate din curățarea rezervoarelor					
Altele (vă rugăm să precizați)					
Anexa II la Convenția MARPOL – SUBSTANȚE NOCIVE LICHIDE (SLN) ⁽¹⁾					
Substanță din categoria X					
Substanță din categoria Y					
Substanță din categoria Z					
Alte substanțe					
Anexa IV la Convenția MARPOL – Ape uzate					
Anexa V la Convenția MARPOL – Gunoi					
A. Materiale plastice					
B. Deșeuri alimentare					
C. Deșeuri menajere (de exemplu produse din hârtie, textile, sticlă, metal, sticle, veselă etc.)					
D. Ulei de gătit					
E. Cenușă din incineratoare					
F. Deșeuri provenite din exploatare					
G. Carcasă(e) de animale					
H. Unelte de pescuit					
I. Deșeuri electronice					

⁽¹⁾ A se indica denumirea corectă pentru transportul de substanțe nocive lichide.

Tip	Deșeuri care urmează să fie predate (m ³)	Capacitate maximă de stocare dedicată (m ³)	Cantitatea de deșeuri reținută la bord (m ³)	Portul de predare a restului deșeurilor	Cantitatea estimată de deșeuri care urmează a fi generată între momentul notificării și cel al intrării în următorul port de escale (m ³)
J. Reziduuri de încărcătură ⁽¹⁾ (dăunătoare pentru mediul marin)					
K. Reziduuri de încărcătură ⁽²⁾ (nedăunătoare pentru mediul marin)					
Anexa VI la Convenția MARPOL – Poluarea atmosferei					
Substanțe care subțiază stratul de ozon și echipamente care conțin astfel de substanțe ⁽³⁾					
Reziduuri de epurare a gazelor de eșapament					
Alte deșeuri, care nu fac obiectul Convenției MARPOL					
Deșeuri pescuite în mod pasiv					
Note 1 Aceste informații sunt folosite în vederea efectuării unor controale de către statul portului, precum și în vederea efectuării altor activități de inspecție. 2 Completarea prezentului formular este obligatorie, cu excepția cazului în care nava beneficiază de o exceptare în conformitate cu articolul 9 din Directiva (UE) 2019/883					
⁽¹⁾ Se pot face estimări. A se indica denumirea corectă pentru transportul de mărfuri uscate. ⁽²⁾ Se pot face estimări. A se indica denumirea corectă pentru transportul de mărfuri uscate ⁽³⁾ Care rezultă din activitățile normale de întreținere la bord.					

[Textul imaginii](#)

ANEXA 3
FORMAT STANDARD PENTRU CONFIRMAREA PREDĂRII DEȘEURILOR
Reprezentantul desemnat al furnizorului instalației portuare de preluare transmite următorul formular

Anexa nr.3
Format standard pentru confirmarea predării deșeurilor

Compatibil

comandantului unei nave care a predat deșeuri în conformitate cu articolul 7 din Directiva (UE) 2019/883.

Prezentul formular este păstrat la bordul navei împreună cu registrul de combustibil, registrul de încărcătură, jurnalul de înregistrare a deșeurilor sau planul de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu Convenția MARPOL.

1. INSTALAȚIE DE PRELUARE ȘI DATE PRIVIND PORTUL

1.1. Amplasament/numele terminalului:	
1.2. Furnizorul (furnizorii) instalației portuare de preluare:	
1.3. Furnizorul (furnizorii) instalației de tratare – dacă diferă de cel (cei) menționat (menționați) anterior:	
1.4. Data și ora predării deșeurilor de la:	până la:

2. DATE PRIVIND NAVA

2.1. Numele navei:	2.5. Proprietarul sau operatorul:
2.2. Numărul OMI:	2.6. Numărul sau literele distinctive: Numărul MMSI (Identitate în cadrul serviciului maritim mobil):
2.3. Tonaj brut:	2.7. Statul de pavilion:
2.4. Tipul navei: ☐ Tanc petrolier ☐ Navă-cisternă pentru produse chimice ☐ Vrachier ☐ Container ☐ Alt tip de navă de marfă ☐ Navă pasageri de ☐ Ro-ro ☐ Altele (precizate) (precizate)	

[Textul imaginii](#)

Reprezentantul desemnat al furnizorului instalației portuare de preluare transmite următorul formular comandantului unei nave care a predat deșeuri în conformitate cu punctele 33-40 din Regulament.

Prezentul formular este păstrat la bordul navei împreună cu registrul de combustibil, registrul de încărcătură, jurnalul de înregistrare a deșeurilor sau planul de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu Convenția MARPOL.

1. INSTALAȚIE DE PRELUARE ȘI DATE PRIVIND PORTUL

1.1. Amplasament/numele terminalului:	
1.2. Furnizorul (furnizorii) instalației portuare de preluare:	
1.3. Furnizorul (furnizorii) instalației de tratare – dacă diferă de cel (cei) menționat (menționați) anterior:	
1.4. Data și ora predării deșeurilor de la:	până la:

2. DATE PRIVIND NAVA

2.1. Numele navei:	2.5. Proprietarul sau operatorul:
2.2. Numărul OMI:	2.6. Numărul sau literele distinctive: Numărul MMSI (Identitate în cadrul serviciului maritim mobil):
2.3. Tonaj brut:	2.7. Statul de pavilion:
2.4. Tipul navei: ☐ Tanc petrolier ☐ Navă-cisternă pentru produse chimice ☐ Vrachier ☐ Container ☐ Alt tip de navă de marfă ☐ Navă pasageri de ☐ Ro-ro ☐ Altele (precizate) (precizate)	

3. TIPUL ȘI CANTITATEA DE DEȘEURI PRIMITE				3. TIPUL ȘI CANTITATEA DE DEȘEURI PRIMITE			
Anexa I la Convenția MARPOL – Hidrocarburi		Cantitate (m³)		Anexa I la Convenția MARPOL – Hidrocarburi		Cantitate (m³)	
Ape de santină uleioase				Ape de santină uleioase			
Reziduuri uleioase (nămol)				Reziduuri uleioase (nămol)			
Deșeuri uleioase provenite de la spălarea rezervoarelor				Deșeuri uleioase provenite de la spălarea rezervoarelor			
Apa de balast murdară				Apa de balast murdară			
Depozite și nămoluri rezultate din curățarea rezervoarelor				Depozite și nămoluri rezultate din curățarea rezervoarelor			
Alte (vă rugăm să precizați)				Alte (vă rugăm să precizați)			
Anexa II la Convenția MARPOL – Substanțe nocive lichide (SLN)		Cantitate (m³)/ Nume (¹)		Anexa II la Convenția MARPOL – Substanțe nocive lichide (SLN)		Cantitate (m³)/ Nume (¹)	
Substanță din categoria X				Substanță din categoria X			
		</					

Costuri directe Costurile operaționale directe generate de predarea efectivă a deșeurilor provenite de la nave, inclusiv elementele de cost enumerate mai jos.	Costuri indirecte Costurile administrative indirecte generate de gestionarea sistemului în port, inclusiv elementele de cost enumerate mai jos.	Venituri nete Încasările nete obținute din sistemele de gestionare a deșeurilor și din finanțările naționale/regionale disponibile, inclusiv elementele de venit enumerate mai jos.	Costuri directe Costurile operaționale directe generate de predarea efectivă a deșeurilor provenite de la nave, inclusiv elementele de cost enumerate mai jos.	Costuri indirecte Costurile administrative indirecte generate de gestionarea sistemului în port, inclusiv elementele de cost enumerate mai jos.	Venituri nete Încasările nete obținute din sistemele de gestionare a deșeurilor și din finanțările naționale/regionale disponibile, inclusiv elementele de venit enumerate mai jos.		
Asigurarea de instalații portuare de preluare, inclusiv containere, cisterne, instrumente de prelucrare, barje, remorci, instalații de preluare a deșeurilor, instalații de tratare. Concesiunile datorate pentru închirierea sitului, dacă este cazul, sau pentru închirierea echipamentelor necesare pentru exploatarea instalațiilor portuare de preluare.	Elaborarea și aprobarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor, inclusiv audituri ale planului respectiv și ale punerii sale în aplicare. Actualizarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor, inclusiv costurile cu forța de muncă și costurile de consultanță, după caz. Organizarea procedurilor de consultare pentru (re)evaluarea planului de preluare	Beneficii financiare nete provenind din sistemele de răspundere extinsă a producătorilor. Alte venituri nete obținute din gestionarea deșeurilor, de exemplu din sistemele de reciclare. Finanțarea în cadrul Fondului european pentru pescuit și afaceri maritime (FEPAM).	Asigurarea de instalații portuare de preluare, inclusiv containere, cisterne, instrumente de prelucrare, barje, remorci, instalații de preluare a deșeurilor, instalații de tratare. Concesiunile datorate pentru închirierea sitului, dacă este cazul, sau pentru închirierea echipamentelor necesare pentru exploatarea instalațiilor portuare de preluare. Exploatarea efectivă a instalațiilor portuare	Elaborarea și aprobarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor, inclusiv audituri ale planului respectiv și ale punerii sale în aplicare. Actualizarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor, inclusiv costurile cu forța de muncă și costurile de consultanță, după caz. Organizarea procedurilor de consultare pentru (re)evaluarea planului de preluare	Beneficii financiare nete provenind din sistemele de răspundere extinsă a producătorilor. Alte venituri nete obținute din gestionarea deșeurilor, de exemplu din sistemele de reciclare. Finanțarea în cadrul Fondului european pentru pescuit și afaceri maritime (FEPAM).		

Exploatarea efectivă a instalațiilor portuare de preluare: colectarea deșeurilor provenite de la nave, transportul de deșeuri de la instalațiile portuare de preluare pentru tratarea finală, întreținerea și curățarea instalațiilor portuare de preluare, costurile cu personalul, inclusiv orele suplimentare, furnizarea de energie electrică, analiza deșeurilor și asigurare. Pregătirea pentru reutilizarea, reciclarea sau eliminarea deșeurilor provenite de la nave, inclusiv colectarea separată a deșeurilor. Administrație: facturare, emiterea confirmărilor predării deșeurilor	și gestionare a deșeurilor. Gestionarea notificării și a sistemelor de recuperare a costurilor, inclusiv aplicarea de taxe reduse pentru „navele ecologice”, furnizarea de sisteme informatice la nivelul portului, analiza statistică și costurile aferente cu forța de muncă. Organizarea de proceduri de achiziții publice pentru asigurarea de instalații portuare de preluare, precum și eliberarea autorizațiilor necesare pentru asigurarea de instalații portuare de preluare. Comunicarea informațiilor către utilizatorii portuari prin distribuirea de broșuri, semnalizare în port și afișe sau publicarea	Alte finanțări sau subvenții disponibile pentru porturi pentru gestionarea deșeurilor și pescuit.	de preluare: colectarea deșeurilor provenite de la nave, transportul de deșeuri de la instalațiile portuare de preluare pentru tratarea finală, întreținerea și curățarea instalațiilor portuare de preluare, costurile cu personalul, inclusiv orele suplimentare, furnizarea de energie electrică, analiza deșeurilor și asigurare. Pregătirea pentru reutilizarea, reciclarea sau eliminarea deșeurilor provenite de la nave, inclusiv colectarea separată a deșeurilor. Administrație: facturare, emiterea confirmărilor predării deșeurilor către nave, raportare.	și gestionare a deșeurilor. Gestionarea notificării și a sistemelor de recuperare a costurilor, inclusiv aplicarea de taxe reduse pentru „navele ecologice”, furnizarea de sisteme informatice la nivelul portului, analiza statistică și costurile aferente cu forța de muncă. Organizarea de proceduri de achiziții publice pentru asigurarea de instalații portuare de preluare, precum și eliberarea autorizațiilor necesare pentru asigurarea de instalații portuare de preluare. Comunicarea informațiilor către utilizatorii portuari prin distribuirea de broșuri, semnalizare în port și afișe sau publicarea	Alte finanțări sau subvenții disponibile pentru porturi pentru gestionarea deșeurilor și pescuit.		
---	--	--	--	--	--	--	--

către nave, raportare.	informațiilor pe site-ul web al portului, precum și transmiterea pe cale electronică a informațiilor, astfel cum se prevede la articolul 5. Administrarea sistemelor de gestionare a deșeurilor: sistemele de răspundere extinsă a producătorilor, reciclarea, cererea și punerea în aplicare a fondurilor naționale/regionale. Alte costuri administrative: costurile monitorizării și raportării pe cale electronică a excepțiilor prevăzute la articolul 9.			informațiilor pe site-ul web al portului, precum și transmiterea pe cale electronică a informațiilor, astfel cum se prevede la articolul 5. Administrarea sistemelor de gestionare a deșeurilor: sistemele de răspundere extinsă a producătorilor, reciclarea, cererea și punerea în aplicare a fondurilor naționale/regionale. Alte costuri administrative: costurile monitorizării și raportării pe cale electronică a excepțiilor prevăzute la articolul 9.			
ANEXA 5 CERTIFICAT DE EXCEPTARE ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 9 ÎN CEEA CE PRIVEȘTE CERINȚELE PREVĂZUTE LA ARTICOLUL 6, ARTICOLUL 7 ALINEATUL (1) ȘI ARTICOLUL 8 DIN DIRECTIVA (UE) 2019/883 ÎN PORTUL (PORTURILE) [A SE INTRODUC NUMELE PORTULUI] DIN [A SE INTRODUC STATUL MEMBRU] (1)			Anexa nr.5 Certificat de exceptare în temeiul punctelor 48-53 în ceea ce privește cerințele prevăzute la punctele 28-32, 33 și 41-47 din Regulament în portul (porturile) [a se introduce numele portului] din [a se introduce statul membru] (1)			Compatibil	

Numele navei Numărul sau literele distinctive Statul de pavilion [a se introduce numele navei] [a se introduce numărul OMI] [a se introduce numele statului de pavilion] efectuează curse în cadrul unui trafic programat, cu escale frecvente și regulate în următorul (următoarele) port(uri) situat(e) în [a se introduce numele statului membru], în conformitate cu un calendar sau rută prestabilite: [] și face escală în aceste porturi cel puțin o dată la două săptămâni: [] și a încheiat un acord care asigură plata taxelor și predarea deșeurilor în portul sau de către un terț în portul: [] și este, prin urmare, exceptată, în conformitate cu [a se introduce dispoziția relevantă din legislația națională a țării], [de la îndeplinirea cerințelor privind: ☐ predarea obligatorie a deșeurilor provenite de la nave, ☐ notificarea prealabilă privind deșeurile și ☐ plata taxei obligatorii, în următorul (următoarele) port(uri): Prezentul certificat este valabil până la [a se introduce data], cu excepția cazului în care motivele eliberării certificatului se modifică înainte de această dată. Locul și data Nume Titlu Textul imaginii  Se elimină mențiunea inutilă.	Numele navei Numărul sau literele distinctive Statul de pavilion [a se introduce numele navei] [a se introduce numărul OMI] [a se introduce numele statului de pavilion] efectuează curse în cadrul unui trafic programat, cu escale frecvente și regulate în următorul (următoarele) port(uri) situat(e) în [a se introduce numele statului membru], în conformitate cu un calendar sau rută prestabilite: [] și face escală în aceste porturi cel puțin o dată la două săptămâni: [] și a încheiat un acord care asigură plata taxelor și predarea deșeurilor în portul sau de către un terț în portul: [] și este, prin urmare, exceptată, în conformitate cu [a se introduce dispoziția relevantă din legislația națională a țării], [de la îndeplinirea cerințelor privind: ☐ predarea obligatorie a deșeurilor provenite de la nave, ☐ notificarea prealabilă privind deșeurile și ☐ plata taxei obligatorii, în următorul (următoarele) port(uri): Prezentul certificat este valabil până la [a se introduce data], cu excepția cazului în care motivele eliberării certificatului se modifică înainte de această dată. Locul și data Nume Titlu		

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

Vladimir BOLEA



Nr. 12 - 6402
din 04.12.2025

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, se solicită înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectului de act al Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Depunerea proiectului este justificată prin necesitatea instituirii unui cadru normativ coerent și complet aliniat Directivei (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L 151 din 07 iunie 2019, care să reglementeze în mod uniform și predictibil gestionarea deșeurilor provenite de la nave în porturile din Republica Moldova, precum și pentru a moderniza infrastructura portuară, a preveni poluarea mediului și a consolida mecanismele naționale de control stat-port, în concordanță cu obligațiile asumate de Republica Moldova în parcursul său de apropiere de acquis-ul Uniunii Europene.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente)	Proiectul este elaborat în contextul realizării pct.120 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană

	de planificare sectoriale)	pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025. Pct. 278 din Planul Național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024, și Ținând cont de prevederile art. 81 și art. 87 din Acordul de Asociere dintre Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	Ministerul Afacerilor Externe; Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; Ministerul Finanțelor (inclusiv Serviciul Vamal); Ministerul Mediului (inclusiv Agenția de Mediu și Inspectoratul pentru Protecția 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.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Ursu Iurie, Șef adjunct, Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 022233617, e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului – 34 file 2. Nota de fundamentare – 18 file; 3. Tabel de concordanță a Directivei (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE – 37 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Ex. Ursu Iurie,
Tel. 022233617
e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md