



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2026

**cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele de stabilitate
specifice pentru navele de pasageri ro-ro**

În temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), cu modificările ulterioare, și art.7 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2025, nr. 340-342 art. 387), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (se anexează).
2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data de 01.01.2027 și se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

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

Vladimir BOLEA

REGULAMENT

privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro

Prezentul Regulament transpune integral Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 123 din 14 aprilie 2003 (CELEX: 02003L0025), așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2023/946 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/25/CE în ceea ce privește includerea unor cerințe de stabilitate îmbunătățite și alinierea directivei respective la cerințele de stabilitate definite de Organizația Maritimă Internațională publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 128 din 15 mai 2023 (CELEX: 32023L0946)

Capitolul I

SCOPUL, DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

1. Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (în continuare – *Regulament*) stabilește un nivel uniform de cerințe de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro sub pavilionul Republicii Moldova și sub pavilion strain care efectuează escale în porturile Republicii Moldova, care va îmbunătăți capacitatea de supraviețuire a acestui tip de nave în caz de avarie în urma coliziunii și care va asigura un nivel ridicat de siguranță pentru pasageri și pentru echipaj.

2. Prezentul Regulament se aplică tuturor navelor de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate de curse internaționale înspre sau dinspre un port al Republicii Moldova și/sau al unui stat membru UE, indiferent de pavilionul arborat.

3. Agenția Navală în calitate de autoritate responsabilă de controlul statului port (în continuare – *ANRM*), se asigură că navele de pasageri ro-ro care arborează pavilionul unui stat care nu este stat membru UE, respectă în totalitate cerințele prezentului Regulament înainte ca acestea să poată efectua curse în cadrul unui serviciu regulat dinspre sau înspre un port al Republicii Moldova, în conformitate cu reglementările privind sistemul de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate.

4. În sensul prezentului Regulament se aplică noțiunile definite în Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, precum și următoarele noțiuni:

4.1.

4.2. „navă de pasageri ro-ro existentă” înseamnă o navă de pasageri ro-ro cu chila pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție înainte de 5 decembrie 2024; stadiu similar de construcție înseamnă stadiul în care:

- 4.2.1. începe construcția care poate fi identificată cu o anumită navă; și
- 4.2.2. a început asamblarea navei respective, utilizând cel puțin 50 de tone sau 1 % din masa estimată a materialelor de structură, luându-se în considerare valoarea mai mică;
- 4.3. „navă de pasageri ro-ro nouă” înseamnă o navă de pasageri ro-ro care nu este o navă de pasageri ro-ro existentă;
- 4.4. „SOLAS 90” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Rezoluția MSC.117(74);
- 4.5. „SOLAS 2009” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Rezoluția MSC.216(82);
- 4.6. „SOLAS 2020” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost ultima dată modificată prin Rezoluția MSC.421(98);
- 4.7. „serviciu regulat” înseamnă o serie de traversări ale navelor de pasageri ro-ro efectuate pentru a asigura legătura dintre aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale:
- 4.7.1. fie conform unui orar publicat; fie
- 4.7.2. cu o astfel de regularitate sau frecvență încât constituie o serie sistematică recunoscută;
- 4.8. „Acordul de la Stockholm” înseamnă acordul încheiat la Stockholm la 28 februarie 1996 în urma Rezoluției 14 „Acorduri regionale privind cerințele de stabilitate specifice pentru nave de pasageri ro-ro” din cadrul Conferinței SOLAS 95, adoptată la 29 noiembrie 1995;
- 4.9. „cerințe de stabilitate specifice” înseamnă, atunci când sunt utilizate ca termen colectiv, cerințele de stabilitate menționate în pct.11-19;
- 4.10. „bord liber rezidual” („f”) înseamnă distanța minimă dintre puntea ro-ro avariată și linia de plutire finală la locul avariei, fără a se ține seama de efectul suplimentar al volumului de apă acumulat pe puntea ro-ro avariată;
- 4.11. „companie” înseamnă proprietarul unei nave de pasageri ro-ro sau orice persoană fizică sau juridică, precum administratorul sau navlositorul navei nude, căruia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea exploataării navei de pasageri.

Capitolul II

ÎNĂLȚIMILE SEMNIFICATIVE ALE VALURILOR

5. Înălțimile semnificative ale valurilor (hS) se utilizează la stabilirea înălțimii apei de pe puntea pentru automobile atunci când se aplică cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la Regulament.

6. Valorile înălțimilor semnificative ale valurilor sunt cele care nu sunt depășite cu o probabilitate de peste 10 % anual.

Capitolul III

ZONE MARITIME

7. ANRM aprobă și actualizează o listă a zonelor maritime care pot fi traversate de nave de pasageri ro-ro sub pavilionul Republicii Moldova sau pavilion străin care efectuează servicii regulate de escală/plecare dintr-un port al Republicii Moldova, precum și a valorilor înălțimilor semnificative ale valurilor din zonele respective.

8. În cazul în care o navă de pasageri ro-ro operează în cadrul unui serviciu regulat care traversează zone maritime aflate sub jurisdicția altor state, valorile aplicabile ale înălțimilor semnificative ale valurilor vor fi definite printr-un acord între Republica Moldova și autoritățile competente ale statelor în cauză. În cazul în care ruta unei nave traversează mai mult de o zonă maritimă, nava trebuie să respecte cerințele de stabilitate specifice pentru valoarea cea mai ridicată a înălțimilor semnificative ale valurilor identificată pentru zonele respective.

9. ANRM publică lista zonelor maritime și a înălțimilor semnificative ale valurilor, precum și orice actualizări sau revizuirii, pe site-ul web oficial al ANRM la dispoziția publicului. ANRM va documenta și publica motivele revizuirilor.

10. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale transmite către Comisia UE, informația publicată conform pct.9, precum și orice revizuire a listei și cu motivele unor astfel de revizuirii, în termen de 30 de zile calendaristice.

Capitolul IV

CERINȚE DE STABILITATE SPECIFICE

11. În aplicarea prevederilor Legii nr.136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și prezentului Regulament, navele de pasageri ro-ro noi, care sunt autorizate să transporte peste 1 350 de persoane la bord, trebuie să respecte cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020.

12. Navele de pasageri ro-ro noi care sunt autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane la bord trebuie să respecte, la alegerea companiei:

12.1. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în Capitolul I din anexa nr.1 la Regulament; sau

12.2. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în Capitolul II din anexa nr.1 la Regulament.

13. Pentru fiecare navă menționată în pct.11-12, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale transmite către Comisia UE în termen de 2 luni de la data eliberării certificatului menționat în pct. 19-20, o notificare a opțiunii reținute și include în respectiva notificare detaliile menționate în anexa nr.3 la Regulament.

14. La aplicarea cerințelor prevăzute în Capitolul I din anexa nr.1 la Regulament, ANRM utilizează orientările prevăzute în anexa nr.2 la Regulament, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu structura navei în cauză.

15. La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte peste 1 350 de persoane la bord, cu care compania a început să efectueze servicii regulate având ca punct de plecare sau destinație un port al Republicii Moldova sau un port al unui stat membru UE după 5 decembrie 2024 și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezentul Regulament trebuie să respecte:

15.1. cerințele de stabilitate specifice stabilite în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020; sau

15.2. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la Regulament, pe lângă cele prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2009.

16. Cerințele de stabilitate aplicate conform pct.15 se consemnează în certificatul navei prevăzut în pct.20-21.

17. La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane la bord, cu care compania a început să efectueze servicii regulate având ca punct de plecare sau destinație un port al unui stat membru UE sau un port al Republicii Moldova după 5 decembrie 2024 și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezentul Regulament trebuie să respecte:

17.1. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr. 1 la Regulament; sau

17.2. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul II din anexa nr. 1 la Regulament.

18. Cerințele de stabilitate aplicate conform pct.17 se consemnează în certificatul navei menționat în pct.20-21.

19. Navele de pasageri ro-ro existente care au efectuat servicii regulate având ca punct de plecare sau destinație un port al unui stat membru UE sau un port al Republicii Moldova până la 5 decembrie 2024 trebuie să respecte în continuare cerințele de stabilitate specifice prevăzute în anexa nr. 1 la regulamentul.

Capitolul V CERTIFICATE

20. Toate navele de pasageri ro-ro noi și existente care arborează pavilionul Republicii Moldova trebuie să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu cerințele de stabilitate specifice menționate în pct.11-19.

21. Certificatele menționate în pct.20 se eliberează de către ANRM sau de organizația recunoscută de Guvern și pot fi combinate cu alte certificate conexe. În cazul navelor de pasageri ro-ro care respectă cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la Regulament, în certificat se indică înălțimea semnificativă a valurilor până la care nava poate îndeplini cerințele de stabilitate specifice.

22. ANRM aprobă modelul și regulile de eliberare a certificatului de conformitate cu cerințele de stabilitate a navei de pasageri ro-ro.

23. Certificatul rămâne valabil atât timp cât nava de pasageri ro-ro este exploatată într-o zonă cu o valoare a înălțimii semnificative a valurilor egală sau mai mică.

24. ANRM recunoaște certificatele emise de un stat membru UE în conformitate cu prezentul Regulament.

25. ANRM recunoaște certificatele emise de o țară terță care atestă că o navă de pasageri ro-ro respectă cerințele de stabilitate specifice prevăzute în prezentul Regulament.

Capitolul VI

EXPLOATARE SEZONIERĂ ȘI ALT TIP DE EXPLOATARE PE TERMEN SCURT

26. În cazul în care o companie care furnizează servicii regulate pe tot parcursul anului, dorește să introducă nave de pasageri ro-ro suplimentare care să asigure serviciul respectiv pentru o perioadă mai scurtă, aceasta trebuie să notifice ANRM cu cel puțin o lună înainte ca navele menționate să fie exploatate pentru serviciul respectiv.

27. Cu toate acestea, în cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute, trebuie introdusă rapid o navă de pasageri ro-ro de înlocuire pentru a se asigura continuitatea serviciului, ANRM poate să permită navei operarea în conformitate cu alin. (2) din pct.1 din anexa nr.14 din Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.

28. În cazul în care o companie dorește să presteze un serviciu regulat în regim sezonier pentru o perioadă scurtă, de cel mult șase luni pe parcursul unui an calendaristic, aceasta trebuie să notifice ANRM cu cel puțin trei luni înainte de începerea serviciului respectiv.

29. În cazul navelor de pasageri ro-ro care îndeplinesc cerințele specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la Regulament, atunci când sunt exploatate, în conformitate cu pct.26-28, în condiții de înălțime semnificativă a valurilor mai mică decât cea stabilită pentru aceeași zonă maritimă pentru exploatări care se desfășoară pe tot parcursul anului, valoarea înălțimii semnificative a valurilor aplicabilă pentru perioada mai scurtă poate fi utilizată de ANRM pentru a stabili înălțimea apei pe punte la aplicarea cerințelor de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la Regulament. Valoarea înălțimii semnificative a valurilor aplicabilă pentru această perioadă de timp mai scurtă se stabilește de comun acord de către ANRM și autoritățile competente din statele membre UE sau, în cazul în care este aplicabil și posibil, între ANRM și/sau statele membre UE și țările terțe de la ambele capete ale rutei.

30. În cazul încheierii unui acord de către ANRM pentru exploatări în conformitate cu pct.26-29, nava de pasageri ro-ro care efectuează astfel de servicii este obligată să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu dispozițiile prezentului regulament, în temeiul pct.20-23.

31. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale elaborează și remite spre aprobare modificarea anexelor, pentru a ține seama de evoluțiile de la nivel internațional, în special de evoluțiile din cadrul OMI, și pentru a îmbunătăți eficacitatea prezentului regulament în lumina experienței acumulate și a progreselor tehnice.

32. Încălcarea prevederilor prezentului Regulament se sancționează conform Codului contavențional.

CERINȚE DE STABILITATE SPECIFICE PENTRU NAVELE DE PASAGERI RO-RO

Capitolul I

În sensul Capitolului I, trimiterile la regulile din Convenția SOLAS la care Republica Moldova este parte se interpretează ca trimiteri la regulile respective, astfel cum au fost aplicate în temeiul convenției SOLAS 90.

1. În afara cerințelor prevăzute la regula II-1/B/8 din Convenția SOLAS privind compartimentarea etanșă și stabilitatea în stare de avarie, se respectă cerințele din prezentul capitol.

1.1. Dispozițiile regulii II-1/B/8.2.3 trebuie respectate atunci când se ia în considerare efectul unei cantități ipotetice de apă care se presupune că s-a acumulat pe prima punte, depășind linia de plutire a spațiului pentru marfă de pe puntea ro-ro sau a spațiului de categorie specială prevăzut la regula II-2/3 care se presupune că a fost avariat (denumită în continuare „puntea ro-ro avariata”). Celelalte cerințe din regula II-1/B/8 nu este necesar să fie respectate la aplicarea standardului de stabilitate prevăzut în prezenta anexă. Cantitatea presupusă de apă acumulată se calculează după cum urmează:

1.1.1. pe baza suprafeței apei cu o înălțime fixă deasupra celui mai de jos punct de pe muchia punții a compartimentului avariat al punții ro-ro; sau

1.1.2. în cazul în care muchia punții compartimentului avariat este sub apă, pe baza unei înălțimi fixe deasupra suprafeței apei fără valuri la toate unghiurile de bandă și de asietă; ceea ce rezultă în:

1.1.2.1. 0,5 m, în cazul în care bordul liber rezidual (f_r) este egal sau mai mic de 0,3 m;

1.1.2.2. 0,0 m, în cazul în care bordul liber rezidual (f_r) este egal sau mai mare de 2,0 m; și

1.1.2.3. valori intermediare care urmează a fi determinate prin interpolare liniară, în cazul în care bordul liber rezidual (f_r) este egal sau mai mare de 0,3 m, dar mai mic de 2,0 m, unde bordul liber rezidual (f_r) reprezintă distanța minimă dintre puntea ro-ro avariata și linia de plutire finală la locul avariei în cazul avariei respective, fără a se ține seama de efectul cantității presupuse de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata.

1.2. În cazul în care este instalat un sistem de scurgere foarte eficient, administrația statului de pavilion poate permite o reducere a înălțimii suprafeței apei.

1.3. În cazul navelor exploatate în zone delimitate geografic, administrația statului de pavilion poate reduce înălțimea suprafeței apei prevăzute în conformitate cu pct. 1.1, înlocuind această înălțime a suprafeței apei cu:

1.3.1. 0,0 m, în cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) care definește zona în cauză este egală sau mai mică de 1,5 m;

1.3.2. valoarea stabilită în conformitate cu pct. 1.1, în cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) care definește zona în cauză este egală sau mai mare de 4,0 m;

1.3.3. valorile intermediare care urmează a fi determinate prin interpolare liniară, în cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) care definește zona în cauză este egală sau mai mare de 1,5 m, dar mai mică de 4,0 m;

1.4. Prevederile pct.1.3. se aplică sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții:

1.4.1. administrația statului de pavilion s-a asigurat că zona delimitată prezintă o înălțime semnificativă a valurilor (h_s) care nu este depășită cu o probabilitate mai mare de 10 %; și

1.4.2. zona de exploatare și, după caz, partea din an pentru care s-a stabilit o anumită înălțime semnificativă a valurilor (h_s) sunt menționate în certificate.

1.5. Ca alternativă la cerințele de la pct. 1.1 sau pct.1.3, administrația statului de pavilion poate scuti de la aplicarea cerințelor de la pct. 1.1 sau pct.1.3 și să accepte dovezi, stabilite prin teste efectuate pe model, realizate individual pentru o navă dată, în conformitate cu metoda menționată în testul efectuat pe model prezentat în apendice, care să justifice că nava nu se va răsturna în cazul unei avarii de proporțiile presupuse în regula II-1/B/8.4 în cea mai puțin favorabilă locație prevăzută în conformitate cu pct. 1.1, în condiții de hulă neregulată, și

1.6. acceptarea rezultatelor testelor efectuate pe model ca echivalență a îndeplinirii cerințelor de la pct.1.1 sau pct.1.3 și menționarea în certificatele navei a valorii înălțimii semnificative a valurilor (h_s) utilizate în testele efectuate pe model.

1.7. Informațiile furnizate comandantului în conformitate cu regulile II-1/B/8.7.1 și II-1/B/8.7.2, completate de așa manieră încât să respecte regulile II-1/B/8.2.3 – II-1/B/8.2.3.4, se aplică fără modificări navelor de pasageri ro-ro aprobate în conformitate cu aceste cerințe.

2. Pentru evaluarea efectului volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata prevăzută la pct. 1, se aplică următoarele dispoziții:

2.1. un perete de compartimentare transversal sau longitudinal este considerat intact în cazul în care toate părțile acestuia se află în interiorul unor suprafețe verticale de ambele părți ale navei, care față de bord se află la o distanță egală cu o cincime din lățimea navei, astfel cum este aceasta prevăzută în regula II-1/2, măsurată perpendicular pe axa navei la nivelul celei mai adânci linii de încărcare de compartimentare;

2.2. în cazul în care coca navei este parțial lărgită datorită unei modificări a structurii efectuate pentru a respecta dispozițiile prezentei anexe, creșterea valorii de o cincime din lățimea navei care rezultă trebuie utilizată în continuare, dar nu va afecta amplasarea traverselor pereților, a sistemelor de țevi existente etc., care erau acceptabile înainte de lărgire;

2.3. pereții de compartimentare transversali sau longitudinali considerați ca fiind eficienți pentru a izola volumul presupus de apă de mare acumulată în compartimentul respectiv de pe puntea ro-ro avariata trebuie să aibă o etanșeitate proporțională cu sistemul de evacuare și trebuie să reziste la presiunea hidrostatică rezultată din calculele de avarie. Acești pereți de compartimentare trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 4 m, în afara cazului în care înălțimea apei este mai mică de 0,5 m. În acest caz, înălțimea pereților poate fi calculată după cum urmează:

2.3.1. $Bh = 8 hw$, unde Bh este înălțimea peretelui și hw este înălțimea apei;

2.3.2. În orice caz, înălțimea minimă a peretelui nu trebuie să fie mai mică de 2,2 m. Cu toate acestea, în cazul unei nave cu punți suspendate pentru automobile, înălțimea minimă a peretelui de compartimentare nu trebuie să fie mai mică decât înălțimea liberă de sub puntea suspendată atunci când aceasta este coborâtă;

2.4. în cazul unor configurații speciale, precum punți suspendate care ocupă întreaga lățime și bordaje interioare late, pot fi acceptate și alte înălțimi ale pereților de compartimentare pe baza unor teste efectuate pe model detaliate;

2.5. efectul volumului presupus de apă acumulată nu este necesar să fie luat în considerare pentru orice compartiment al punții ro-ro avariate, cu condiția ca astfel de compartimente să aibă de fiecare parte a punții saborduri de furtună distribuite uniform de-a lungul laturilor compartimentului și respectând următoarele condiții:

2.5.1. $A \geq 0,3 l$, unde A reprezintă aria totală a sabordurilor de furtună de pe fiecare parte a punții în m^2 ; iar l reprezintă lungimea compartimentului în m ;

- 2.5.2. nava trebuie să păstreze un bord liber rezidual de cel puțin 1,0 m în starea de avarie cea mai gravă, fără a se ține seama de efectul volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata;
- 2.5.3. astfel de saborduri de furtună trebuie amplasate la o înălțime de cel mult 0,6 m deasupra punții ro-ro avariate, iar marginea de jos a sabordurilor trebuie să fie la mai puțin de 2 cm deasupra punții ro-ro avariate;
- 2.5.4. astfel de saborduri de furtună trebuie prevăzute cu dispozitive de închidere sau cu supape care să împiedice pătrunderea apei pe puntea ro-ro, permițând, în același timp, scurgerea apei care s-ar putea acumula pe punte.

2.6. În cazul în care se presupune că un perete de compartimentare situat deasupra punții ro-ro este avariata, se presupune că ambele compartimente situate de o parte și de alta a peretelui de compartimentare sunt inundate la aceeași înălțime a suprafeței de apă ca și cea calculată la pct. 1.1 sau pct. 1.3.

3. La stabilirea înălțimii semnificative a valurilor se utilizează înălțimile valurilor înregistrate pe hărți sau în listele zonelor maritime întocmite de statele membre în conformitate cu pct.7-10 din regulament.

4. În cazul navelor care urmează să fie exploatate numai pentru o perioadă de timp mai scurtă în sensul pct.26-31 din regulament, statele porturilor incluse pe rută trebuie să își dea acordul cu privire la înălțimea semnificativă a valurilor aplicabilă.

5. Testele efectuate pe model se desfășoară în conformitate cu anexa nr.1 la anexa nr.1 la regulament.

Capitolul II

6. Se respectă cerințele prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020. Cu toate acestea, prin derogare de la regula II-1/B/6.2.3 din SOLAS 2020, indicele de compartimentare necesar R se determină după cum urmează:

Persoane la bord (N)	Indice de compartimentare (R)
$N < 1\ 000$	$R = 0,000088 * N^{0,7488}$
$1\ 000 \leq N \leq 1\ 350$	$R = 0,0369 * \ln(N - 89,048) + 0,579$

unde: N = numărul total de persoane la bord.

Metoda de încercare pe model

Capitolul I Obiective

1. Prezenta metodă revizuită de încercare pe model reprezintă revizuirea metodei prezentate în appendicele anexei la Rezoluția 14 a Conferinței SOLAS din 1995. De la intrarea în vigoare a Acordului de la Stockholm, s-au efectuat mai multe încercări pe model în conformitate cu metoda de încercare aflată în vigoare anterior. În timpul acestor încercări au fost identificate mai multe posibilități de îmbunătățire a procedurilor. Această nouă metodă de încercare pe model urmărește să includă aceste îmbunătățiri și, împreună cu notele de orientare care îi sunt prevăzute în appendice, să asigure o procedură mai fiabilă pentru evaluarea posibilităților de supraviețuire a unei nave de pasageri de tip ro-ro avariate pe mare. În cadrul încercărilor prevăzute la pct. 1.5 din cerințele de stabilitate prevăzute în anexa nr. 1 la regulament, nava ar trebui să fie capabilă să reziste în condițiile unei mări, astfel cum este descrisă la pct.5-7 în cel mai grav caz de avarie posibil.

Capitolul II. Definiții

2. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:

- 2.1. LBP - este lungimea între perpendicular;
- 2.2. H_S - este înălțimea semnificativă a valului;
- 2.3. B - este lățimea de construcție a navei;
- 2.4. T_P - este perioada de vârf;
- 2.5. T_Z - este perioada de traversare la nivel zero.

Capitolul III Modelul de navă

3. Modelul de navă trebuie să reproducă nava reală, atât în ceea ce privește configurația exterioară, cât și structura interioară, în special toate spațiile avariate care influențează procesul de inundare și de acumulare a apei. Ar trebui utilizate pescajul intact, asieta, bandarea și curba limită KG în exploatare corespunzătoare cazului cel mai grav de avarie. De asemenea, cazul (cazurile) de avarie testat(e) trebuie să fie cel(e) mai grav(e) cazuri posibil(e) definite în conformitate cu normele SOLAS II-1/B/8.2.3.2 (SOLAS 90) cu privire la aria totală de sub curba pozitivă GZ, iar axa breșei trebuie să se afle în următorul interval:

- 3.1. $\pm 35 \% \text{ LBP}$ de la centrul navei;
- 3.2. se cere un test suplimentar pentru avaria cea mai gravă în intervalul $\pm 10 \% \text{ LBP}$ de la centrul navei, în cazul în care avaria menționată la pct.1 se află în afara intervalului $\pm 10 \% \text{ LBP}$ de la centrul navei.

4. Modelul trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

4.1. lungimea dintre perpendiculare (LBP) va fi de cel puțin 3 m sau va fi lungimea corespunzătoare unui model la scară de 1:40, oricare dintre aceste valori este mai mare, iar lungimea pe verticală va fi de cel puțin trei ori mai mare decât înălțimea standard a suprastructurii deasupra punții pereților de compartimentare (punții de bord liber);

4.2. grosimea cocii în spațiile inundate nu va depăși 4 mm;

4.3. atât în condiție intactă, cât și în condiții de avarie, modelul va respecta scările de deplasament și de pescaj corecte (T_A , T_M , T_P , babord și tribord) cu o toleranță maximă pentru orice scară de pescaj de + 2 mm. Scările de pescaj din față și din spate vor fi situate cât mai aproape posibil de perpendiculara din față și din spate;

4.4. toate compartimentele și spațiile ro-ro avariate vor fi modelate ținând cont de permeabilitățile corecte ale suprafețelor și volumelor (valorile și distribuțiile reale), asigurându-se reprezentarea corectă a masei de apă de inundare și a distribuției de masă;

4.5. caracteristicile mișcării le vor reproduce fidel pe cele ale navei reale, acordându-se o atenție deosebită toleranței distanței metacentrice în stare intactă și razelor de rotație în mișcările de rulu și tangaj. Ambele raze trebuie să fie măsurate în aer și să fie în intervalul de la 0,35B la 0,4B pentru mișcările de rulu și între 0,2LOA și 0,25LOA pentru mișcările de tangaj;

4.6. principalele elemente de structură, precum pereții de compartimentare etanși, gurile de aerisire etc., situate deasupra și dedesubtul punții pereților de compartimentare, care pot cauza o inundare asimetrică, vor fi modelate cât mai reprezentativ pentru situația reală. Dispozitivele de ventilare și de echilibrare se vor construi cu o secțiune minimă de 500 mm²;

4.7. forma breșei cauzate de avarie va fi după cum urmează:

4.7.1. trapezoidală, cu latura formând un unghi de 15° cu verticala și cu lățimea la linia de plutire proiectată în conformitate cu normele SOLAS II-1/8.4.1;

4.7.2. triunghi isoscel în plan orizontal, cu înălțimea egală cu B/5 în conformitate cu normele SOLAS II-1/8.4.2. În cazul în care bordajele laterale sunt instalate la maxim B/5, lungimea de avarie în dreptul bordajelor nu va fi mai mică de 25 mm;

4.7.3. fără a aduce atingere dispozițiilor de la pct. 4.7.1 și 4.7.2, toate compartimentele considerate ca avariate la calculul celui (celor) mai grav(e) caz(uri) de avarie menționat(e) la pct.3 ar trebui să fie inundate în încercările pe model;

4.8. Modelul inundat aflat în stare de echilibru va fi înclinat cu un unghi suplimentar corespunzător celui indus de momentul de înclinare $M_h = \max(M_{pass}; M_{launch}) - M_{wind}$, dar în nici un caz înclinarea finală nu ar trebui să fie mai mică de 1° față de avarie. M_{pass} , M_{launch} și M_{wind} sunt specificate în normele SOLAS II-1/8.2.3.4. Pentru navele existente, acest unghi poate fi considerat de 1°.

Capitolul IV

Procedura de încercare

5. Modelul de navă va fi supus acțiunii unei hule neregulate cu creastă lungă definită de spectrul JONSWAP, cu o înălțime de hulă semnificativă H_S , un coeficient de creștere maximal $\gamma = 3,3$ și cu o perioadă maximă $T_P = 4\sqrt{H_S}$ $T_Z = T_P/1,285$. H_S este înălțimea semnificativă a valului în zona de operare, a cărei probabilitate de depășire anuală nu este mai mare de 10 %, dar care este limitată la maxim 4 m. De asemenea:

5.1. lățimea bazinului ar trebui să fie suficientă pentru a evita contactul sau altă interacțiune cu laturile bazinului și se recomandă să nu fie mai mică de $L_{BP} + 2$ m;

5.2. adâncimea bazinului ar trebui să fie suficientă pentru a modela corect valurile, dar nu mai mică de 1 m;

5.3. pentru ca valurile să fie reproduse în mod reprezentativ, ar trebui să se efectueze măsurători înainte de încercare în trei locații diferite de-a lungul derivei de curent;

5.4. sonda de măsurare cea mai apropiată de generatorul de valuri ar trebui să fie poziționată în locul în care este așezat modelul la începutul încercării;

5.5. variațiile H_s și T_p ar trebui să se situeze într-un interval de $\pm 5 \%$ pentru cele trei locații și

5.6. pe durata încercărilor, în scopul omologării, ar trebui să se admită o toleranță de $+2,5 \%$ pentru H_s , $\pm 2,5 \%$ pentru T_p și $\pm 5 \%$ pentru T_z în cazul sondei celei mai apropiate de generatorul de valuri.

6. Modelul ar trebui să aibă libertate de derivă și să fie plasat în valuri de travers (cap de 90°) cu breșa de avarie îndreptată spre hulă, fără sistem de amarare montat permanent. Pentru a menține un cap de aproximativ 90° în valurile de travers pe perioada încercărilor, ar trebui îndeplinite următoarele condiții:

6.1. liniile de control al capului destinate ajustărilor minore ar trebui să fie amplasate pe axa etravei și a pupei, în mod simetric și la un nivel între poziția KG și linia de plutire după avarie; și

6.2. viteza de transport ar trebui să fie egală cu viteza reală a derivei modelului și poate fi ajustată, dacă este necesar.

7. Ar trebui efectuate cel puțin 10 experimente. Perioada de încercare pentru fiecare experiment ar trebui să fie suficientă astfel încât să se ajungă într-o stare staționară, dar nu mai puțin de 30 de minute în timp real. Pentru fiecare experiment se va folosi un tren de undă diferit.

Capitolul V. Criterii de supraviețuire

8. Modelul ar trebui considerat ca supraviețuitor în cazul în care se ajunge în stare staționară după fiecare încercare succesivă aplicată în conformitate cu cerințele prevăzute la pct. 7. Modelul este considerat răsturnat dacă se înregistrează unghiuri de ruluu mai mari de 30° în raport cu axa verticală sau o bandare constantă (medie) mai mare de 20° pentru mai mult de trei minute în timp real, chiar dacă se atinge o stare staționară.

Capitolul VI. Raport de încercare

9. Programul încercări pe model trebuie aprobat în prealabil de administrație.

10. Încercările trebuie documentate printr-un raport și o înregistrare video sau pe alt suport vizual conținând toate informațiile pertinente despre model și rezultatele încercărilor, care urmează să fie aprobate de administrație. Acestea trebuie să conțină cel puțin spectrele de valuri teoretice și măsurate, precum și valorile statistice (H_s , T_p , T_z) ale înălțimii valurilor în trei locații diferite din bazin, pentru a obține un tren de undă reprezentativ, iar pentru încercările pe model, perioadele de timp ale principalelor valori statistice ale înălțimii valului în apropierea generatorului de valuri, precum și înregistrări ale mișcărilor de ruluu, de ridicare și de tangaj și ale vitezei de derivă.

ORIENTĂRI PENTRU AGENȚIA NAVALĂ

Capitolul I. Domeniul de aplicare

1. În conformitate cu dispozițiile pct.11-19 din regulament, ANRM utilizează prezentele orientări la aplicarea cerințelor de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la regulament, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu structura navei în cauză. Numerotarea punctelor prezentate în continuare corespunde punctelor din capitolul I din anexa nr.1 la regulament.

2. Scopul acestor orientări este de a asigura uniformizarea metodelor utilizate la construirea și verificarea modelului de navă, precum și la efectuarea încercărilor pe model și la analizarea acestora.

Capitolul II. Cerințe de stabilitate în stare de avarie pentru navele de pasageri ro-ro

3. În primul rând, toate navele de pasageri ro-ro prevăzute în pct.2 la regulament trebuie să respecte standardul SOLAS 90 privind stabilitatea reziduală, care se aplică tuturor navelor de pasageri construite la sau după 29 aprilie 1990. Stabilirea punții reziduale f_r , necesare pentru efectuarea calculelor prevăzute la pct.3, se face pe baza acestui standard.

4. Prezentul punct se referă la volumul potențial de apă acumulată pe puntea pereților etanși (ro-ro). Se presupune că apa a pătruns pe punte printr-o breșă cauzată de avarie. Prezentul punct prevede ca nava să respecte, în afară de toate cerințele din standardul SOLAS 90, și acea parte din criteriile SOLAS 90 prevăzute la pct. 2.3 – 2.3.4 din regula II-1/B/8 la calcularea cantității de apă de pe punte. La efectuarea acestui calcul nu este necesar să se ia în considerare nici o altă cerință prevăzută în regula II-1/B/8. De exemplu, pentru efectuarea acestui calcul, nava nu este necesar să respecte cerințele privind unghiurile de echilibru sau nescufundarea liniei de afundare.

5. Apa acumulată se introduce ca o încărcătură lichidă cu o suprafață uniformă în interiorul tuturor compartimentelor care se presupune că sunt inundate pe puntea pentru automobile. Înălțimea (h_w) a apei de pe punte depinde de bordul liber rezidual (f_r), după avariere, și se măsoară în zona avariei (a se vedea figura 1). Bordul liber rezidual reprezintă distanța minimă dintre puntea ro-ro avariată și linia de plutire finală (după măsurile de egalizare, după caz) din zona în care se presupune că s-a produs avaria, după examinarea tuturor scenariilor posibile de avarie, pentru a stabili conformitatea cu standardul SOLAS 90, astfel cum se prevede la pct. 1 din anexa nr.1 la regulament. La calcularea f_r nu ar trebui să se țină seama de efectul volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariată.

6. În cazul în care f_r este egal sau mai mare de 2,0 m, se presupune că nu s-a acumulat apă pe puntea ro-ro. În cazul în care f_r este egal sau mai mic de 0,3 m, se presupune că înălțimea h_w este de 0,5 m. Înălțimile intermediare de apă se obțin prin interpolare liniară (a se vedea figura 2).

7. Sunt considerate eficiente numai mijloacele de scurgere a apei care au capacitatea de a împiedica acumularea pe punte a unor cantități mari de apă, respectiv a mii de tone de apă pe oră, care reprezintă o cantitate mult prea mare față de capacitățile existente în momentul adoptării prezentelor dispoziții. Astfel de sisteme de scurgere performante pot fi elaborate și aprobate în viitor (pe baza orientărilor care urmează a fi stabilite de către Organizația Maritimă Internațională).

8. Volumul presupus de apă acumulată pe punte poate fi redus, în afara oricărei alte reduceri a volumului de apă efectuat în conformitate cu pct.4-6, în cazul exploatării în zone delimitate geografic. Aceste zone sunt stabilite în funcție de înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) caracteristică zonei, în conformitate cu dispozițiile pct.7-10 din regulament.

9. În cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) din zona în cauză este egală sau mai mică de 1,5 m, se presupune că nu s-a acumulat o cantitate suplimentară de apă pe puntea ro-ro avariata. În cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) din zona în cauză este egală sau mai mare de 4,0 m, înălțimea apei care se presupune că s-a acumulat este reprezentată de valoarea calculată în conformitate cu dispozițiile pct.4-6. Valorile intermediare se calculează prin interpolare liniară (a se vedea figura 3).

10. Întrucât înălțimea h_w se menține constantă, cantitatea de apă adăugată variază în funcție de unghiul de bandă și de scufundarea sau nescufundarea muchiei punții la un anumit unghi de bandă (a se vedea figura 4). Ar trebui menționat că permeabilitatea presupusă a spațiilor punții pentru automobile este de 90 % (CSM/Circ. 649), în timp ce permeabilitatea presupusă a altor spații inundate este cea prevăzută în Convenția SOLAS.

11. În cazul în care calculele efectuate pentru demonstrarea conformității cu prezentul Regulament se referă la o înălțime semnificativă a valurilor mai mică de 4,0 m, această înălțime mai mică trebuie prevăzută în certificatul de siguranță al navei de pasageri.

12. Ca alternativă la necesitatea de a fi îndeplinite noile cerințe de stabilitate prevăzute în pct.4-6 sau pct.8-11, o administrație poate accepta dovada de conformitate efectuată prin teste efectuate pe model. Cerințele privind testul efectuat pe model sunt detaliate în apendicele la anexa I. Orientările privind aceste teste se regăsesc în partea II a prezentei anexe.

13. Curbele KG sau GM în exploatare stabilite în mod tradițional conform standardului SOLAS 90 pot să nu rămână aplicabile în cazuri în care se presupune că „apa de pe punte” se acumulează în conformitate cu prezentul Regulament și poate fi necesar să se stabilească curbe revizuite care să țină seama de efectele acestei ape suplimentare. În acest sens, trebuie efectuate suficiente calcule corespunzătoare unui număr adecvat de pescaje și asiete în exploatare.

14. Curbele KG/GM revizuite în exploatare pot fi deduse prin iterație, excesul minim de GM rezultat din calculele de stabilitate în avarie cu apă pe punte adăugându-se la valoarea KG (sau se deduce din GM) utilizată la stabilirea valorilor bordului liber avariata (f_r), pe care se bazează cantitățile de apă de pe punte, repetându-se acest proces până când excesul de GM devine neglijabil. Se anticipează ca operatorii să înceapă iterația cu valori maxime de KG și minime de GM corespunzătoare unor condiții rezonabile de exploatare și că vor adapta de așa manieră puntea pereților etanși încât să se reducă la maxim excesul de GM rezultat din calculele de stabilitate în stare de avarie cu apă acumulată pe punte.

15. Ca și în cazul cerințelor de stabilitate în stare de avarie prevăzute în Convenția SOLAS, pereții etanși aflați în interiorul liniei B/5 sunt considerați intacti în caz de avarie prin coliziune laterală.

16. În cazul în care bordajele laterale sunt instalate de așa manieră încât să permită conformitatea cu regula II-1/B/8, ceea ce determină creșterea lățimii (B) navei și, în consecință, o mai mare distanță B/5 în raport cu marginile navei, o astfel de modificare nu trebuie să determine reamplasarea vreunei părți structurale existente sau a vreunui pătrunderi existente a principalilor pereți etanși transversali sub puntea pereților etanși (a se vedea figura 5).

17. Pereții de compartimentare/barierele transversale sau longitudinale instalate și luate în considerare la controlarea mișcării volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata nu este necesar să fie complet etanșe. Poate fi permisă scurgerea unor cantități mici de apă cu condiția ca sistemul de scurgere să poată preveni acumularea de apă pe „cealaltă parte” a peretelui de compartimentare/barierei. În cazurile în care sabordurile de furtună devin ineficiente din cauza pierderii diferenței pozitive dintre nivelurile de apă, trebuie prevăzute alte mijloace de scurgere pasivă.

18. Înălțimea (B_h) a pereților de compartimentare/barierelor transversale și longitudinale nu trebuie să fie mai mică de $(8 \times h_w)$ metri, unde h_w reprezintă înălțimea apei acumulate calculată pe baza bordului liber rezidual și a înălțimii semnificative a valurilor (prevăzute în pct.4-6 și pct.8-11). Cu toate acestea, înălțimea pereților de compartimentare/barierelor nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele valori:

18.1. 2,2 metri sau

18.2. înălțimea dintre puntea pereților etanși și punctul cel mai de jos al punților pentru automobile intermediare sau suspendate aflate în poziția cea mai coborâtă. Ar trebui menționat că toate deschiderile care se află între marginea superioară a peretelui etanș și marginea inferioară a bordajului trebuie „obturate” în plan transversal sau longitudinal (a se vedea figura 6).

18.3. Pereții de compartimentare/barierele cu o înălțime mai mică decât cea menționată anterior pot fi acceptați în cazul în care testele efectuate pe model sunt realizate în conformitate cu prevederile capitolului II, pentru a confirma că această configurație alternativă asigură un standard de supraviețuire adecvat. Trebuie acordată atenție la stabilirea înălțimii pereților de compartimentare /barierelor, astfel încât aceasta să fie suficientă pentru a împiedica inundarea progresivă în limitele de stabilitate cerute. Testele efectuate pe model trebuie să respecte aceste limite de stabilitate. Limita de stabilitate poate fi redusă la 10 grade cu condiția măririi zonei corespunzătoare de sub curbă (conform CSM 64/22).

19. Suprafața „A” se referă la deschideri permanente. Ar trebui menționat că opțiunea „saborduri de furtună” nu este adecvată pentru navele care, pentru a respecta criteriile, necesită flotabilitate pentru întreaga suprastructură sau pentru o parte a acesteia. Sabordurile de furtună trebuie prevăzute cu supape de închidere care să împiedice pătrunderea apei, dar care să permită scurgerea acesteia. Aceste supape nu trebuie acționate de anumite dispozitive. Ele trebuie să funcționeze automat și trebuie demonstrat că nu împiedică scurgerea în mod semnificativ. Orice reducere semnificativă a eficienței acestora trebuie compensată prin instalarea unor deschideri suplimentare, astfel încât să se mențină suprafața cerută.

20. Sabordurile de furtună sunt considerate eficiente în cazul în care distanța minimă de la marginea inferioară a sabordului de furtună la linia de plutire avariata este de cel puțin 1,0 m. La calcularea distanței minime nu se ia în considerare efectul vreunei cantități suplimentare de apă pe punte (a se vedea figura 7).

21. Sabordurile de furtună trebuie situate cât mai jos posibil pe parapetul lateral sau pe bordajul metalic. Marginea inferioară a deschiderii sabordului de furtună nu trebuie să se afle la mai mult de 2 cm deasupra punții pereților etanși, iar marginea superioară a sabordului nu trebuie să se afle la mai mult de 0,6 m de aceasta (a se vedea figura 8).

22. Zonele cărora li se aplică pct.19-21, respectiv acele spații în care sunt instalate saborduri de furtună sau deschideri similare, nu se includ ca spații intacte la calcularea curbelor de stabilitate în stare intactă și de avarie.

23. Dimensiunea prevăzută a avariei se aplică pe toată lungimea navei. În funcție de standardul de compartimentare, avaria poate să nu afecteze nici un perete de compartimentare sau poate afecta doar un perete de compartimentare care se află sub puntea pereților etanși sau numai un perete de compartimentare care se află deasupra punții pereților etanși sau diferite combinații.

24. Toți pereții de compartimentare transversali și longitudinali/toate barierele transversale și longitudinale care rețin cantitatea presupusă de apă acumulată trebuie să fie instalate și asigurate pe toată perioada în care nava se află în larg.

25. În cazurile în care pereții de compartimentare transversali/barierele transversale sunt avariate, apa trebuie să se acumuleze pe punte uniform de ambele părți ale pereților de compartimentare avariați/barierele avariate ajungând la o înălțime h_w (a se vedea figura 9).

Capitolul II. ÎNCERCAREA PE MODEL

Secțiunea I. Modelul de navă

Scopul acestor orientări este de a asigura uniformizarea metodelor utilizate la construirea și verificarea modelului de navă, precum și la efectuarea încercărilor pe model și la analiza acestora

26. Materialul din care se construiește modelul nu este important în sine, cu condiția ca modelul, atât în stare intactă, cât și în condiții de avarie, să fie suficient de rigid pentru a prezenta aceleași caracteristici hidrostactice ca și nava reală, iar încovoierea cocii în hulă să fie neglijabilă. De asemenea, este important să se asigure reproducerea cât mai exactă a compartimentelor avariate, pentru a permite o reprezentare corectă a volumului de apă.

27. Trebuie să se ia măsuri de prevenire a infiltrării apei în părțile intacte ale modelului, deoarece aceasta (chiar și în cantități mici) îi afectează comportamentul.

28. În încercările pe model pentru cele mai grave avarii prevăzute de Convenția SOLAS în apropierea capetelor navei s-a observat că nu este posibilă inundarea progresivă din cauza tendinței apei de pe punte de a se acumula lângă breșa de avarie și deci de a se scurge în afară. S-a introdus limita de $\pm 35\%$ în scop de prevenție, deoarece astfel de modele au putut să

supraviețuiescă în condiții de mare foarte agitată, dar s-au răsturnat în condiții de mare mai puțin agitată și cu avarii mai puțin grave în conformitate cu SOLAS, situate departe de capete.

29. Cercetări aprofundate efectuate în scopul elaborării de criterii adecvate pentru navele noi au arătat clar că alături de înălțimea metacentrică și bordul liber, care sunt parametri importanți pentru supraviețuirea navelor de pasageri, și aria de sub curba de stabilitate reziduală este un factor major. În consecință, la alegerea celei mai grave avarii după criteriile SOLAS în conformitate cu cerințele pct.26-28, se consideră avaria cea mai gravă avaria pentru care aria de sub curba de stabilitate reziduală este minimă.

Secțiunea II. Caracteristicile modelului

30. Știut fiind că efectele de scară joacă un rol important în comportamentul modelului în timpul încercărilor, este important să se asigure reducerea la minimum a acestor efecte. Modelul trebuie să fie cât se poate de mare, deoarece aceasta permite construirea mai ușoară a detaliilor compartimentelor avariate și reduce efectele de scară. Se recomandă, prin urmare, ca lungimea modelului să fie la o scară de cel puțin 1:40 sau 3 m, oricare dintre cele două valori este mai mare.

31. S-a constatat în timpul încercărilor că dimensiunea verticală a modelului poate afecta rezultatele testelor dinamice. Este necesar, prin urmare, ca înălțimea navei deasupra punții pereților de compartimentare (bordul liber) să fie de cel puțin trei ori mai mare decât înălțimea standard a suprastructurii, astfel încât valurile mari din trenul de undă să nu se spargă peste model.

32. În zona avariei presupuse, modelul trebuie să fie cât se poate de subțire pentru o reprezentare adecvată a apei de inundare și a centrului de gravitație al acesteia. Grosimea cocii nu trebuie să depășească 4 mm. Se admite că s-ar putea ca elementele primare și secundare ale compartimentării și coxa modelului în zona avariei să nu fie reproduse suficient de detaliat și, datorită acestor limitări constructive, să nu fie posibil un calcul exact al permeabilității presupuse a spațiului.

33. Este important ca nu numai pescajul în stare intactă să fie verificat, ci și pescajele modelului avariat să fie măsurate exact pentru a fi corelate cu acelea rezultate din calculul stabilității în stare de avarie. Din motive practice, se acceptă o toleranță de + 2 mm pentru orice pescaj.

34. După măsurarea pescajelor în avarie, s-ar putea dovedi necesar să se ajusteze permeabilitatea compartimentului avariat, fie prin introducerea unor volume intacte, fie prin adăugarea unor greutate. Cu toate acestea, este important, de asemenea, să se asigure reprezentarea adecvată a centrului de gravitație al volumului de apă de inundare. În acest caz, orice ajustări trebuie efectuate cu o marjă de siguranță suficientă.

35. În cazul în care se cere ca modelul să fie echipat cu bariere pe punte, iar barierele au o înălțime mai mică decât cea a pereților de compartimentare indicată mai jos, modelul va fi echipat cu un sistem de televiziune în circuit închis (CCTV) astfel încât orice „stropire” și orice acumulare de apă în zona neavariată a punții să poată fi monitorizată. În acest caz, rezultatele încercărilor vor cuprinde și o înregistrare video a evenimentului.

36. Înălțimea pereților de compartimentare transversali sau longitudinali considerați ca fiind eficienți pentru a reține acumularea presupusă de apă de mare în compartimentul afectat de pe puntea ro-ro avariata va fi de cel puțin 4 m, în afara cazului în care înălțimea apei este mai mică de 0,5 m. În astfel de cazuri, înălțimea pereților de compartimentare se calculează după cum urmează: $B_h = 8h_w$, unde B_h este înălțimea peretelui de compartimentare și h_w este înălțimea apei. În orice caz, înălțimea minimă a peretelui de compartimentare nu va fi mai mică de 2,2 m. Cu toate acestea, în cazul unei nave cu punți suspendate, pentru automobile, înălțimea minimă a peretelui de compartimentare nu va fi mai mică decât înălțimea liberă de sub puntea suspendată atunci când aceasta este coborâtă.

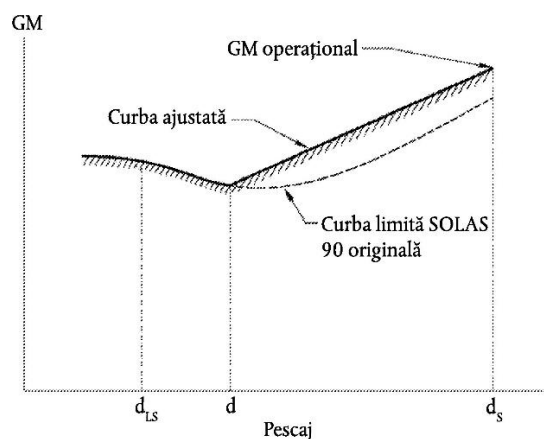
37. Pentru a asigura o redare fidelă a caracteristicilor de mișcare ale navei reale, este important ca modelul să fie înclinat și supus unei mișcări de rulu în stare intactă pentru a verifica înălțimea metacentrică în stare intactă și distribuția masei în aceste condiții. Distribuția masei trebuie măsurată în aer. Raza de rotație transversală a navei reale ar trebui să se afle în intervalul de la 0,35B la 0,4B, iar raza de rotație longitudinală ar trebui să se afle în intervalul de la 0,2L la 0,25L. Chiar dacă bandarea și ruluul modelului în condiții de avarie pot fi acceptate pentru verificarea curbei de stabilitate reziduală, astfel de încercări nu ar trebui să înlocuiască încercările în stare intactă.

38. Se presupune că ventilatoarele compartimentului avariata al navei reale nu împiedică accesul și circulația apei de inundare. Cu toate acestea, reducerea la scară a sistemului de ventilație al navei reale poate introduce în model efecte de scară nedorite. Pentru evitarea unor astfel de efecte, se recomandă construirea sistemului de ventilație la o scară mai mare decât cea a modelului, luând măsuri pentru ca acest lucru să nu afecteze fluxul de apă pe puntea pentru automobile.

39. Este oportun să fie luată în considerare o avarie de formă reprezentativă a unei secțiuni transversale a navei în regiunea prorei. Unghiul de 15° se bazează pe un studiu al secțiunii transversale la distanța de B/5 de prora pentru un număr reprezentativ de nave de diferite tipuri și mărimi. Forma de triunghi isoscel a breșei prismatice corespunde liniei de plutire cu încărcătură. În plus, în cazurile în care se instalează bordaje laterale cu o lățime mai mică de B/5 și pentru a evita orice efecte de scară, lungimea avariei în zona bordajelor laterale nu va fi mai mică de 25 mm.

40. În metoda originală de încercare pe model din Rezoluția 14 a Conferinței SOLAS din 1995, efectul de bandare indus de momentul maxim rezultat din aglomerarea pasagerilor, lansarea la apă a ambarcațiunilor de salvare, vânt și rotație nu a fost luat în considerare, deși acest efect există în Convenția SOLAS. Cu toate acestea, rezultatele unui studiu au arătat că ar fi prudent ca aceste efecte să fie luate în considerare și să se rețină, din motive practice, minimum 1° înclinare în sensul avariei. Se observă că bandarea datorată rotației a fost considerată irelevantă.

41. În cazul în care există o marjă în GM (înălțimea metacentrică) în condițiile de încărcare reale comparativ cu curba limită GM (rezultată din SOLAS 90), administrația poate accepta ca la încercarea pe model să se profite de această marjă. În acest caz, curba limită GM se ajustează. Ajustarea se poate face după cum urmează:



unde d_S este pescajul de compartimentare și d_{LS} este pescajul navei fără încărcătură. Curba ajustată este o dreaptă între GM folosită în încercarea pe model la pescajul de compartimentare și intersecția curbei SOLAS 90 originale și pescajul d .

Secțiunea II. Procedura utilizată la încercări

Subsecțiunea I. Spectre de valuri

42. Ar trebui să fie folosit spectrul JONSWAP întrucât acesta descrie culoarul de dezvoltare a valurilor de vânt, respectiv durata de montare a mărilor mărginite, care corespund majorității condițiilor înregistrate oriunde în lume. În acest sens, este important nu numai să se verifice perioada de vârf a trenului de undă, ci să se vegheze ca perioada de traversare la nivel zero să fie corectă.

43. În cazul fiecărei încercări, spectrul de valuri trebuie să fie înregistrat într-o evidență documentară. Măsurările efectuate pentru această înregistrare ar trebui efectuate la sonda de măsurare cea mai apropiată de generatorul de valuri.

44. De asemenea, modelul trebuie echipat cu instrumente care să permită monitorizarea și înregistrarea în timpul încercărilor a mișcărilor (ruliu, ridicare și tangaj), precum și a comportamentului acestuia (bandare, scufundare și asietă).

45. S-a constatat că nu este practic să fie fixate limite absolute pentru înălțimea semnificativă a valului, perioadele de vârf și perioadele de traversare la nivel zero al spectrului de valuri al modelului. S-a introdus, prin urmare, o marjă acceptabilă.

46. Pentru a evita interferența sistemului de amarare cu dinamica navei, remorcherul (la care este montat sistemul de amarare) trebuie să urmeze modelul la viteza sa reală de derivă. În condițiile unei mări cu valuri neregulate, viteza de derivă nu va fi constantă; o viteză de transport constantă ar conduce la oscilații ale derivei de mare amplitudine și frecvență joasă, care pot afecta comportamentul modelului.

47. Este necesar un număr suficient de încercări cu diferite trenuri de undă pentru a asigura fiabilitatea statistică, obiectivul urmărit fiind acela de a determina cu un grad mare de certitudine că o navă nesigură se va răsturna în condițiile alese pentru încercare. Se consideră că un nivel rezonabil de fiabilitate se obține în urma a minimum 10 încercări.

Subsecțiunea II. Aprobarea încercărilor

48. Următoarele documente trebuie să facă parte din raportul prezentat administrației:
- 48.1. calculele privind stabilitatea în stare de avarie pentru cazul de avarie cel mai grav prevăzut de Convenția SOLAS și pentru avarie la mijlocul navei (în cazul în care sunt diferite);
 - 48.2. planul structural general al modelului, precum și detalii de construcție și instrumentare;
 - 48.3. probă de stabilitate și măsurătorile razelor de girație;
 - 48.4. spectre de valuri, nominale și măsurate (în trei locații diferite pentru a avea o viziune reprezentativă și, pentru încercările pe model, de la sonda de măsurare cea mai apropiată de generatorul de valuri);
 - 48.5. înregistrări reprezentative ale mișcărilor, comportamentului și derivei modelului;
 - 48.6. înregistrări video relevante.
49. ANRM trebuie să asiste la efectuarea tuturor încercărilor.

Figuri

(Orientări pentru Agenția Navală)

Figura 1

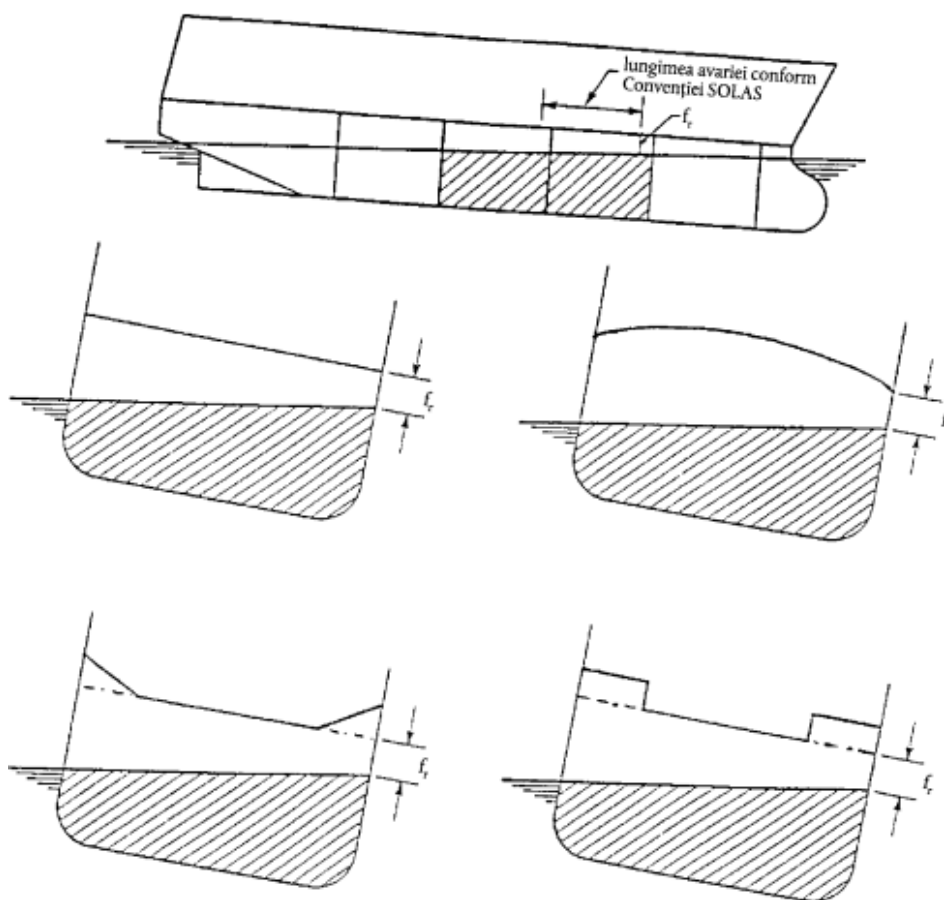
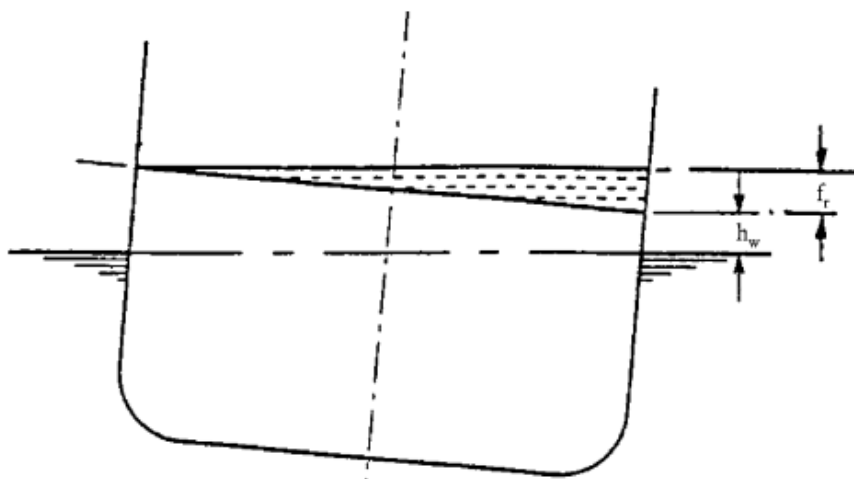
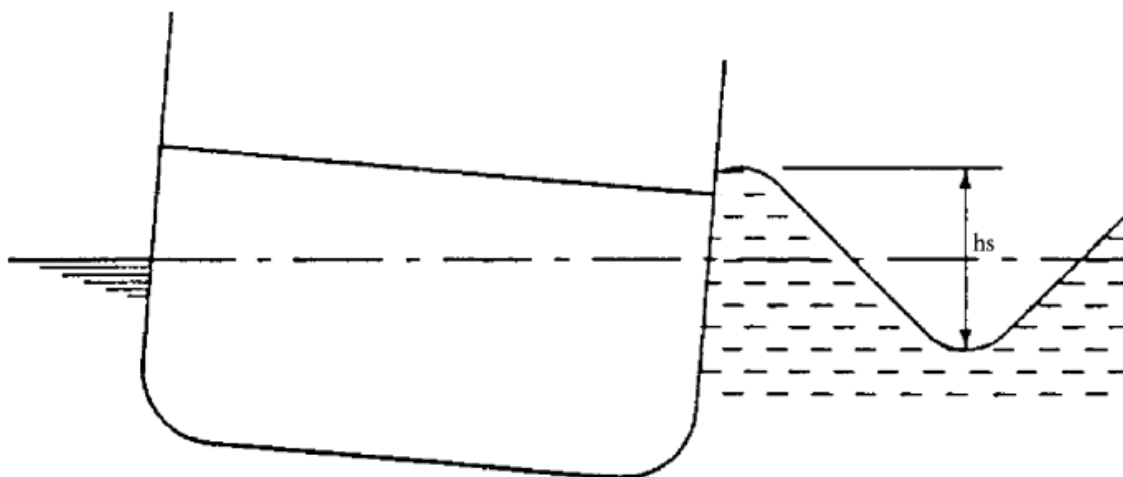


Figura 2



1. În cazul în care $f_r \geq 2,0$ metri, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,0 metri.
2. În cazul în care $f_r < 0,3$ metri, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,5 metri

Figura 3



1. În cazul în care $h_s \geq 4,0$ metri, înălțimea apei pe punte se calculează conform figurii 3.
2. În cazul în care $h_s < 1,5$ metri, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,0 metri.

De exemplu:

În cazul în care $f_r = 1,15$ metri și $h_s = 2,75$ metri, înălțimea $h_w = 0,125$ metri.

Figura 4

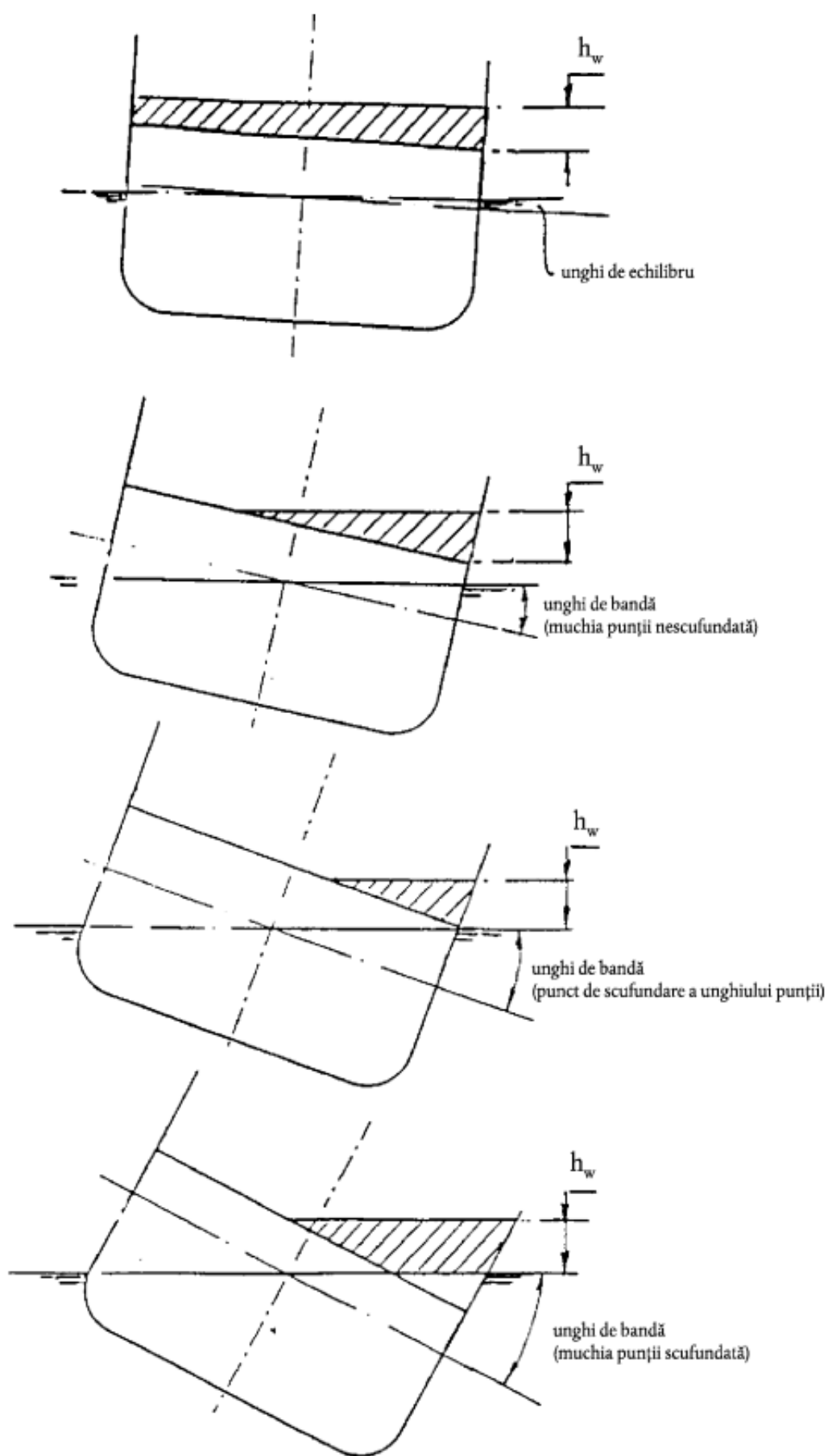


Figura 5

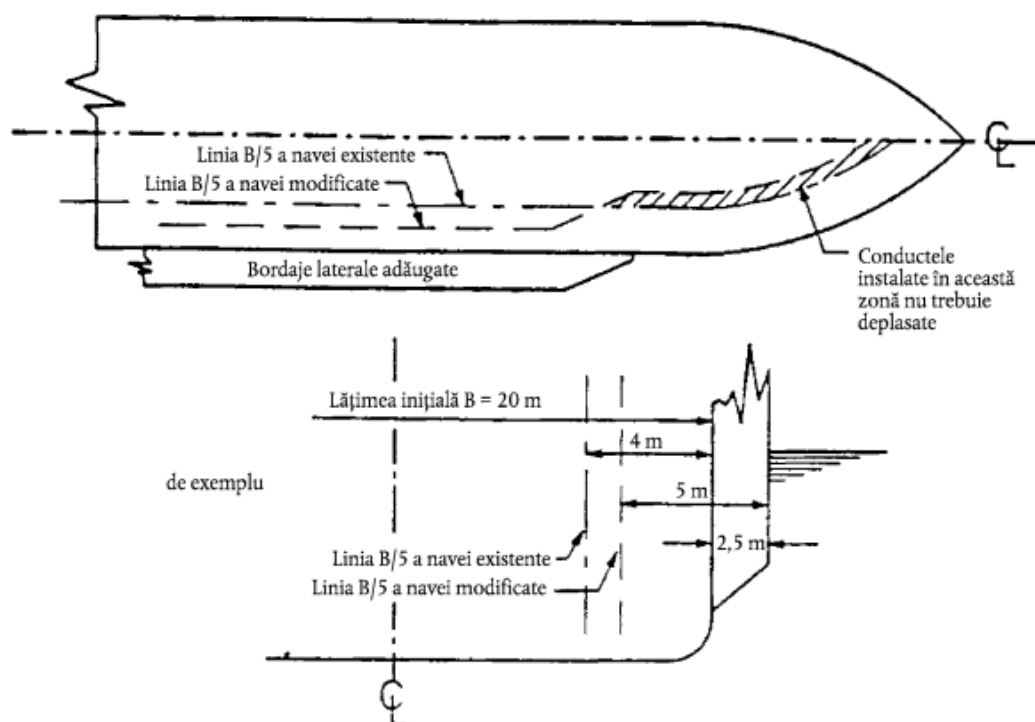
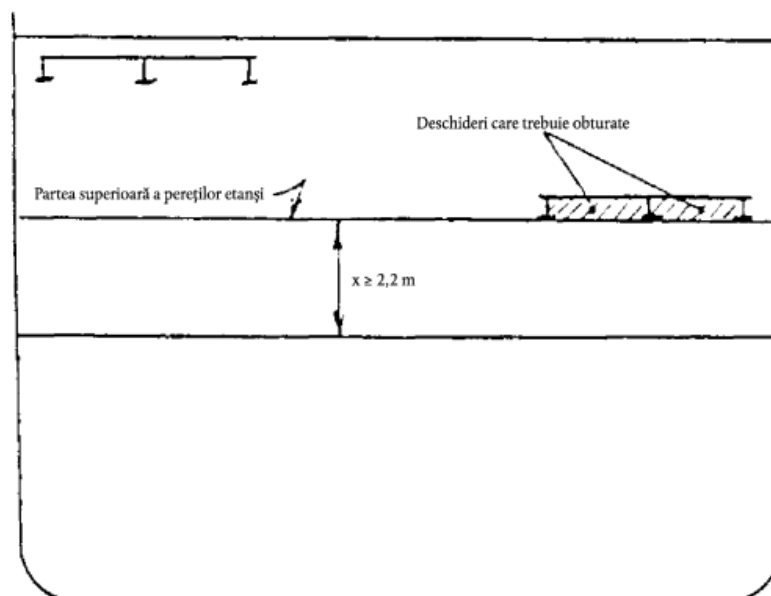


Figura 6



Navă fără punți pentru automobile suspendate

Exemplul 1:

înălțimea apei pe punte = 0,25 metri

înălțimea minimă cerută a barierei = 2,2 metri

Navă cu punte suspendată (în zona barierei)

Exemplul 2:

înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,25 metri

înălțimea minimă cerută a barierei = x

Figura 7



Distanța minimă cerută între bordul liber și sabordul de furtună = 1,0 m

Figura 8

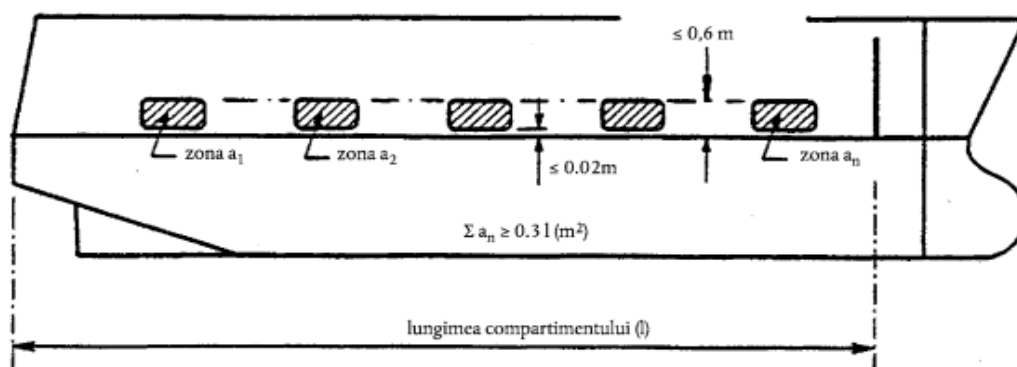
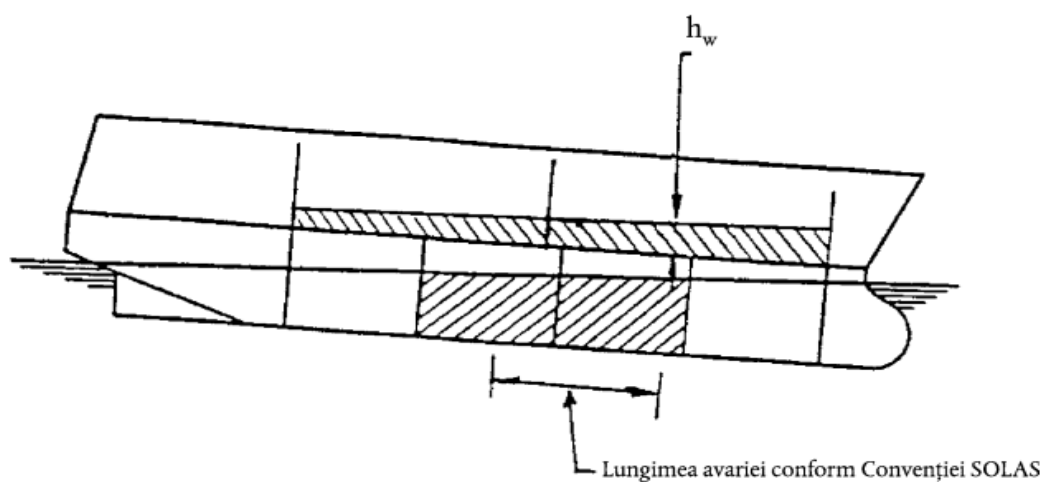
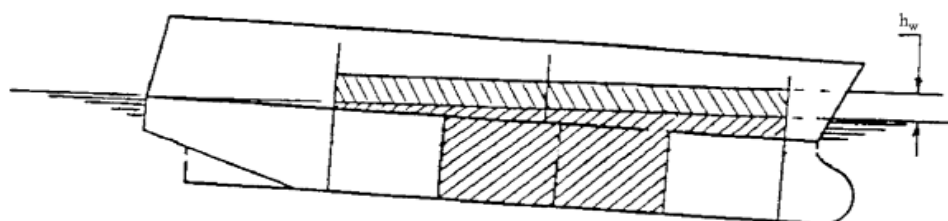


Figura 9



Muchia punții nescufundată



Muchia punții scufundată

DETALII DESPRE NOTIFICARE

Informații care se notifică în conformitate cu pct.13 din regulament:

1. Date generale:
 - 1.1. cerințele de stabilitate aplicabile: capitolul I și II din anexa nr.1 la regulament;
 - 1.2. numărul de identificare al navei (numărul de identificare OMI, indicativul radio);
 - 1.3. principalele caracteristici;
 - 1.4. planul de ansamblu;
 - 1.5. numărul de persoane la bord;
 - 1.6. GT;
 - 1.7. vehiculele pot fi încărcate pe la ambele capete ale navei: da/nu;
 - 1.8. nava are cale inferioare lungi: da/nu;
2. Date specifice – pentru navele de pasageri ro-ro care fac obiectul cerințelor probabilistice stabilite în Convenția SOLAS:
 - 2.1. d_l , d_p , d_s ;
 - 2.2. R – indicele necesar;
 - 2.3. planul de situație (planul de etanșeitate) pentru subcompartimente, cu toate punctele de deschidere interne și externe, inclusiv subcompartimentele conectate ale acestora, și caracteristicile utilizate pentru măsurarea spațiilor, cum ar fi planul de ansamblu și planul rezervorului; trebuie să fie incluse limitele longitudinale, transversale și verticale ale compartimentelor (*această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.2 din apendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI*);
 - 2.4. indicele de compartimentare atins, A, alături de un tabel sinoptic al tuturor contribuțiilor pentru toate zonele avariate, cu o coloană separată pentru indicele de compartimentare care poate fi atins ($w \cdot p \cdot v$) (*această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.3.1 din apendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI*);
 - 2.5. pentru cazurile de avarii în zonele 1 și 2, procentul de cazuri de avarii care nu au fost investigate [și anume cazurile care nu sunt incluse în factorul ($w \cdot p \cdot v$)], când $s = 0$, $s = 1$ și $0 < s < 1$;
 - 2.6. pentru cazurile de avarii în zonele 1 și 2, procentul de cazuri de avarii în care au fost implicate spații ro-ro și care nu au fost investigate [și anume cazurile care nu sunt incluse în factorul ($w \cdot p \cdot v$)], când $s = 0$, $s = 1$ și $0 < s < 1$;
 - 2.7. pentru fiecare avarie care contribuie la indicele de compartimentare atins A, identificarea spațiilor inundate, valoarea contribuției și factorul „s” (*această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.3.1 din apendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI*);
 - 2.8. caracteristicile avariilor fără contribuții ($s = 0$ și $p > 0$) pentru navele de pasageri ro-ro cu cală inferioară lungă, inclusiv detaliile complete ale factorilor calculați (*această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.3.1 din apendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI*).

3. Date specifice – pentru navele de pasageri ro-ro care aplică capitolul I din anexa nr.1 la regulament:

3.1. Metoda de conformitate:

3.1.1. încercări pe model;

3.1.2. calcule.

4. Indicarea dacă a fost evitată calcularea volumului de apă de pe punte ca urmare, de exemplu, a unei înălțimi a bordului liber rezidual mai mari de 2,0 m în toate cazurile de avarii: da/nu.

5. Înălțimea semnificativă a valurilor conform Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro.

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro

1.	Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
	Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea <i>Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro</i> a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova, în calitate de autoritate administrativă din subordine, cu competențe în domeniul siguranței navigației și controlului statului port.
2.	Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Elaborarea proiectului este fundamentată pe prevederile art. 7 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, care stabilește obligația Guvernului de a asigura aplicarea cerințelor de siguranță pentru navele de pasageri prin acte normative subordonate, inclusiv prin aprobarea de regulamente tehnice. De asemenea, proiectul este elaborat în temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, care stabilește competența Guvernului de a aproba acte normative pentru organizarea executării legilor precum și în temeiul Legii nr. 185/2005 prin care Republica Moldova a aderat la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), 1974, cu amendamentele ulterioare, și care impune statelor părți obligația de a asigura conformitatea navelor cu cerințele internaționale de stabilitate și siguranță. Totodată, sursa principală a intervenției normative o constituie necesitatea transpunerii și implementării Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/946 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023, în scopul alinierii cadrului normativ național la cerințele Uniunii Europene și la standardele Organizației Maritime Internaționale. Elaborarea proiectului reprezintă o acțiune de realizare a angajamentelor asumate de Republica Moldova prin Acordul de Asociere cu Uniunea Europeană, ratificat prin Legea nr. 112/2014, precum și întru realizarea acțiunii 127 din anexa A, Cluster IV al Planului Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, fiind încadrată în domeniul politicii de transport. Proiectul este inițiat în scopul asigurării unui nivel uniform și ridicat de siguranță pentru navele de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate dinspre sau înspre porturile Republicii Moldova, precum și al creării cadrului juridic necesar aplicării eficiente a cerințelor de stabilitate prevăzute de legislația Uniunii Europene.
2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

În prezent, cadrul normativ al Republicii Moldova în domeniul siguranței navelor de pasageri cuprinde reglementări generale referitoare la cerințele de construcție, exploatare și certificare a navelor de pasageri ro-ro, precum și la respectarea convențiilor internaționale în materie de siguranță maritimă. Totuși, legislația națională nu conține norme detaliate și specifice privind cerințele de stabilitate aplicabile navelor de pasageri de tip ro-ro în caz de avarie, care să fie adaptate particularităților acestui tip de nave și riscurilor asociate operării lor.

Navele de pasageri ro-ro prezintă un profil de risc distinct în comparație cu alte categorii de nave de pasageri, determinat de existența punților deschise sau semi-deschise pentru transportul vehiculelor, de suprafețele mari necompartimentate și de posibilitatea acumulării rapide a apei pe punțile ro-ro în urma unei coliziuni sau a unei avarii a corpului navei. Aceste caracteristici pot conduce la pierderea rapidă a stabilității și la reducerea semnificativă a capacității de supraviețuire a navei, cu consecințe grave asupra siguranței pasagerilor și a echipajului.

La nivelul Uniunii Europene, aceste riscuri au fost abordate prin adoptarea Directivei 2003/25/CE privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, act normativ care instituie standarde tehnice uniforme, suplimentare față de cerințele generale ale Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), inclusiv prin introducerea unor metode de calcul și testare adaptate condițiilor reale de exploatare. Directiva menționată a fost ulterior actualizată pentru a reflecta evoluțiile tehnice și standardele Organizației Maritime Internaționale.

În lipsa transunerii acestor norme în legislația națională, Republica Moldova nu dispune de un cadru juridic complet și armonizat care să permită evaluarea unitară a stabilității navelor de pasageri ro-ro, eliberarea certificatelor corespunzătoare și exercitarea eficientă a controlului statului de pavilion și al statului port. Această lacună normativă generează riscuri de neconformitate cu obligațiile internaționale și europene asumate, precum și dificultăți în recunoașterea reciprocă a certificatelor emise de alte state.

Totodată, inexistența unor reglementări naționale specifice privind cerințele de stabilitate aplicabile navelor de pasageri ro-ro generează incertitudine juridică pentru operatorii economici care intenționează să presteze sau care prestează servicii regulate dinspre sau înspre porturile Republicii Moldova. În lipsa unui cadru normativ clar și previzibil, operatorii nu pot evalua în mod anticipat condițiile tehnice și operaționale de acces pe piață, cerințele de certificare aplicabile și criteriile de conformare impuse de autoritatea competentă, ceea ce afectează planificarea investițiilor, structura costurilor și deciziile comerciale privind alocarea flotei.

Această situație creează riscuri economice suplimentare pentru operatori, inclusiv riscul refuzului autorizării operării pe rute regulate, al aplicării neuniforme a cerințelor de siguranță sau al nerecunoașterii certificatelor emise de alte state, cu impact direct asupra continuității serviciilor și asupra competitivității acestora pe piața transportului de pasageri. Totodată, lipsa reglementărilor specifice descurajează integrarea operatorilor care deserveșc porturile Republicii Moldova în rețelele de transport maritime și fluviale internaționale, unde aplicarea Directivei 2003/25/CE constituie o condiție standard de operare.

În absența intervenției normative, operatorii sunt expuși unui regim juridic imprevizibil și potențial discriminatoriu, în care condițiile de operare nu sunt stabilite în mod

	transparent și uniform, ceea ce afectează concurența loială și accesul nediscriminatoriu la piață. Adoptarea regulamentului propus contribuie la reducerea riscurilor juridice și economice pentru operatori, asigurând un cadru normativ clar, stabil și aliniat practicilor europene, cu impact pozitiv asupra mediului de afaceri și asupra dezvoltării serviciilor regulate de transport de pasageri. Prin urmare, intervenția normativă este necesară pentru a acoperi lacunele existente în cadrul legislativ național, pentru a transpune cerințele obligatorii ale legislației Uniunii Europene și pentru a institui un set clar, coerent și aplicabil de norme privind stabilitatea navelor de pasageri ro-ro, asigurând astfel un nivel ridicat de siguranță maritimă și conformitatea Republicii Moldova cu standardele europene și internaționale în domeniu.
3.	Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	Proiectul are drept obiectiv principal instituirea unui cadru normativ național clar și unitar privind cerințele de stabilitate specifice aplicabile navelor de pasageri de tip ro-ro, în scopul sporirii nivelului de siguranță maritimă și al asigurării protecției vieții pasagerilor și a echipajului. În acest sens, proiectul aprobă Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, care transpune în legislația națională dispozițiile obligatorii ale Directivei 2003/25/CE, astfel cum a fost modificată. Regulamentul stabilește domeniul de aplicare al cerințelor de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate dinspre sau înspre porturile Republicii Moldova, indiferent de pavilionul arborat, și definește noțiunile esențiale necesare aplicării uniforme a acestora. Regulamentul se aplică în același timp navelor de pasageri ro-ro sub pavilionul Republicii Moldova. În prezent în Registrul de Stat al navelor nu sunt înregistrate nave maritime. De asemenea, sunt introduse criterii diferențiate de aplicare a cerințelor de stabilitate în funcție de categoria navei (navă nouă sau existentă), precum și de numărul maxim de persoane autorizate la bord. Un element esențial al proiectului constă în instituirea cerințelor de stabilitate specifice în caz de avarie, care completează cerințele generale prevăzute de Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), prin luarea în considerare a efectului acumulării apei pe punțile ro-ro avariate și a condițiilor reale de exploatare, inclusiv a înălțimilor semnificative ale valurilor. În acest context, Regulamentul prevede mecanisme clare pentru stabilirea zonelor maritime și a valorilor aferente înălțimilor semnificative ale valurilor, precum și obligația publicării și actualizării acestora de către autoritatea competentă. Proiectul introduce un sistem coerent de certificare a conformității navelor de pasageri ro-ro cu cerințele de stabilitate specifice, stabilind obligația deținerii unui certificat corespunzător, regulile de eliberare, recunoaștere și valabilitate a acestuia, inclusiv recunoașterea certificatelor emise de alte state. Totodată, sunt reglementate situațiile de exploatare sezonieră sau pe termen scurt, în vederea asigurării continuității serviciilor regulate, fără a diminua nivelul de siguranță impus.

	Elementele noi introduse prin proiect constau, în principal, în: 1. reglementarea expresă a cerințelor de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro în legislația națională; 2. integrarea unor metode de evaluare tehnică avansate, inclusiv posibilitatea utilizării testelor pe model; 3. instituirea competențelor autorității naționale în materie de stabilire a zonelor maritime și certificare; precum și 4. asigurarea compatibilității cadrului normativ național cu standardele Uniunii Europene și cu evoluțiile recente din domeniul siguranței maritime internaționale.
3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
	În procesul de elaborare a proiectului au fost analizate mai multe opțiuni alternative de intervenție normativă, inclusiv menținerea situației existente fără adoptarea unui act normativ nou, reglementarea parțială a domeniului prin modificarea unor acte normative generale, precum și adoptarea unor măsuri cu caracter exclusiv administrativ sau voluntar. Opțiunea menținerii situației actuale, fără transpunerea Directivei 2003/25/CE, nu a fost considerată viabilă, întrucât aceasta ar perpetua lipsa unui cadru normativ specific privind cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro și ar conduce la neîndeplinirea obligațiilor asumate de Republica Moldova în raport cu Uniunea Europeană. Această opțiune ar genera riscuri semnificative de neconformitate cu standardele europene și internaționale de siguranță maritimă, precum și dificultăți în exercitarea controlului statului de pavilion și al statului port. O altă opțiune analizată a fost reglementarea fragmentară a cerințelor de stabilitate prin completarea sau modificarea unor acte normative existente cu caracter general în domeniul transportului naval. Această abordare nu a fost selectată, deoarece nu ar permite transpunerea completă și coerentă a dispozițiilor directivei, care conține cerințe tehnice detaliate, anexe și metode de evaluare specifice ce necesită un instrument normativ distinct și structurat. De asemenea, a fost examinată posibilitatea aplicării cerințelor de stabilitate prin instrucțiuni administrative, ghiduri sau recomandări tehnice adresate operatorilor de nave. Această opțiune a fost respinsă, întrucât măsurile cu caracter neobligatoriu nu asigură un nivel suficient de conformare, nu pot substitui un act normativ cu forță juridică obligatorie și nu pot constitui temei pentru certificare, control și recunoaștere internațională. Având în vedere caracterul obligatoriu al transpunerii legislației Uniunii Europene, complexitatea tehnică a cerințelor reglementate și necesitatea asigurării unui nivel uniform de siguranță maritimă, a fost selectată opțiunea adoptării unei Hotărâri de Guvern distincte pentru aprobarea unui regulament specializat. Această opțiune permite transpunerea fidelă și integrală a directivei, asigură claritate și previzibilitate pentru operatori și autorități, precum și compatibilitatea cadrului normativ național cu standardele europene și internaționale în domeniu.
4.	Analiza impactului de reglementare

4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Adoptarea proiectului va avea un impact limitat și preponderent instituțional asupra sectorului public, fără a implica modificări structurale ale sistemului administrației publice. Proiectul nu prevede crearea unor autorități sau structuri administrative noi și nu extinde atribuțiile instituționale dincolo de competențele deja stabilite prin legislația în vigoare. Implementarea prevederilor Regulamentului va fi asigurată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și de Agenția Navală a Republicii Moldova, în limitele atribuțiilor funcționale existente, în special în ceea ce privește controlul statului de pavilion și al statului port, certificarea navelor și monitorizarea respectării cerințelor de siguranță. Astfel, proiectul contribuie la consolidarea cadrului normativ și la clarificarea competențelor autorităților publice responsabile, fără a genera sarcini administrative suplimentare disproporționate. Aplicarea noilor cerințe de stabilitate specifice va presupune, în principal, ajustarea procedurilor interne ale autorității competente în materie de evaluare tehnică, certificare și supraveghere a navelor de pasageri ro-ro, precum și actualizarea documentației și a practicilor de control. Aceste ajustări se încadrează în activitatea curentă a instituțiilor responsabile și pot fi realizate cu resursele umane și administrative existente. Totodată, proiectul va avea un impact pozitiv asupra capacității instituționale a autorităților publice implicate, prin asigurarea unui cadru normativ clar și armonizat cu legislația Uniunii Europene, facilitând cooperarea internațională, recunoașterea certificatelor și exercitarea eficientă a atribuțiilor de control. În ansamblu, impactul asupra sectorului public este unul moderat, gestionabil și proporțional cu obiectivele urmărite de proiect.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Implementarea prevederilor proiectului nu implică cheltuieli financiare suplimentare semnificative din bugetul public național. Proiectul are caracter preponderent normativ și tehnic, fiind orientat spre transpunerea cerințelor legislației Uniunii Europene în domeniul stabilității navelor de pasageri ro-ro, fără a institui mecanisme noi de finanțare sau obligații bugetare directe pentru autoritățile publice. Aplicarea Regulamentului va fi realizată de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Agenția Navală a Republicii Moldova în cadrul atribuțiilor funcționale și al resurselor bugetare deja aprobate, fără a necesita suplimentarea numărului de personal sau crearea unor structuri administrative noi. Activitățile de evaluare tehnică, certificare și control se înscriu în sfera competențelor curente ale autorității competente și vor fi desfășurate prin redistribuirea sarcinilor existente. Eventualele costuri administrative minore, asociate ajustării procedurilor interne, actualizării documentației și instruirii personalului de specialitate, pot fi acoperite din alocațiile bugetare existente, fără impact asupra bugetelor componente ale bugetului public național. Proiectul nu generează venituri bugetare suplimentare și nu presupune pierderi de venituri ca urmare a aplicării noilor reglementări.

	Prin urmare, efortul bugetar aferent implementării intervenției legislative este redus și are un caracter preponderent administrativ.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	Proiectul are un impact direct asupra operatorilor economici din sectorul transportului naval de pasageri, respectiv asupra companiilor care dețin sau exploatează nave de pasageri de tip ro-ro ce efectuează servicii regulate dinspre sau înspre porturile Republicii Moldova. Impactul asupra sectorului privat este unul preponderent de conformare la cerințe tehnice și de siguranță, deja consacrate la nivelul Uniunii Europene și al Organizației Maritime Internaționale. Noile reglementări nu introduc cerințe fundamental noi pentru operatorii care activează deja pe rute internaționale și care respectă standardele europene sau internaționale aplicabile, ci asigură integrarea acestora într-un cadru normativ național clar și previzibil. Pentru acești operatori, impactul se limitează la formalizarea obligațiilor existente și la recunoașterea certificatelor emise în conformitate cu legislația Uniunii Europene. Pentru operatorii care nu au fost anterior supuși unor cerințe specifice de stabilitate aplicabile navelor de pasageri ro-ro, proiectul poate genera costuri de conformare asociate evaluărilor tehnice, eventualelor ajustări constructive sau operaționale și obținerii certificatelor de conformitate. Aceste costuri sunt însă proporționale cu obiectivul urmărit, respectiv asigurarea unui nivel ridicat de siguranță maritimă, și derivă din aplicarea unor standarde tehnice obligatorii la nivel european. Proiectul nu instituie taxe noi, plăți obligatorii sau sarcini administrative excesive pentru sectorul privat și nu afectează în mod disproporționat întreprinderile mici și mijlocii, având în vedere caracterul specific și limitat al activităților vizate. De asemenea, aplicarea uniformă a cerințelor de stabilitate contribuie la asigurarea unor condiții de concurență echitabile între operatorii de nave, la creșterea încrederii pasagerilor și la facilitarea accesului pe piața transportului maritim internațional. În ansamblu, impactul asupra sectorului privat este considerat unul moderat și justificat, fiind compensat de beneficiile generate în termeni de siguranță, predictibilitate juridică și integrare în rețelele de transport maritime europene.
4.4.	Impactul social
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	Proiectul nu prevede instituirea unor mecanisme noi de colectare, prelucrare sau stocare a datelor cu caracter personal. Aplicarea Regulamentului vizează exclusiv cerințe tehnice de stabilitate și proceduri de certificare a navelor de pasageri ro-ro, fără a implica prelucrarea de date cu caracter personal ale pasagerilor sau ale altor persoane fizice. Prin urmare, proiectul nu generează impact asupra protecției datelor cu caracter personal și nu necesită instituirea unor garanții suplimentare în acest domeniu.
4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen

	Nu se aplică.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Proiectul nu are un impact direct asupra mediului, întrucât reglementează exclusiv cerințe tehnice de stabilitate și siguranță aplicabile navelor de pasageri ro-ro. Implementarea prevederilor proiectului nu implică activități cu potențial de poluare, utilizarea suplimentară a resurselor naturale sau generarea de emisii ori deșeuri. Totodată, prin creșterea nivelului de siguranță maritimă și reducerea riscului de accidente navale, proiectul poate avea un impact indirect pozitiv asupra mediului marin și fluvial.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Proiectul nu generează alte impacturi semnificative de natură economică, socială sau administrativă decât cele analizate anterior. Implementarea acestuia contribuie la sporirea siguranței navigației și la consolidarea credibilității Republicii Moldova ca stat de pavilion și stat port, în conformitate cu standardele Uniunii Europene și ale Organizației Maritime Internaționale.
5.	Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro constituie măsura normativă principală necesară pentru transpunerea în legislația națională a Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/946. Transpunerea se realizează prin aprobarea unui regulament național specializat, care preia dispozițiile obligatorii ale directivei, inclusiv cerințele tehnice de stabilitate în caz de avarie, criteriile de aplicare diferențiată pentru navele noi și existente, mecanismele de certificare și recunoaștere a certificatelor, precum și metodele de evaluare tehnică prevăzute în anexele directivei. În vederea asigurării unei transpuneri corecte și complete, proiectul integrează în mod expres anexele directivei, adaptate cadrului juridic național, și stabilește autoritatea competentă pentru aplicarea, monitorizarea și controlul respectării cerințelor transpuse.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	Proiectul hotărârii de Guvern creează cadrul juridic intern necesar pentru implementarea efectivă a legislației Uniunii Europene în domeniul cerințelor de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro, prin stabilirea normelor procedurale și tehnice aplicabile la nivel național. Regulamentul aprobat prin prezentul proiect definește atribuțiile autorităților competente, mecanismele de certificare și control, precum și condițiile de aplicare diferențiată a cerințelor de stabilitate în funcție de tipul navei și de zona de operare.

	Prin aceste prevederi, proiectul asigură aplicarea uniformă și coerentă a dispozițiilor directivei transpuse, integrarea acestora în sistemul normativ național existent și funcționarea eficientă a mecanismelor de control al statului de pavilion și al statului port, fără a fi necesară adoptarea unor măsuri normative suplimentare.
6.	Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro va fi supus procesului de consultare publică și avizare/expertizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional. În cadrul procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre avizare următoarelor autorități și entități publice interesate: - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi. Urmare a definitivării proiectului și a ajustărilor operate în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare: - Ministerului Justiției; - Centrului Național Anticorupție, în vederea efectuării expertizei juridice și a expertizei anticorupție, în condițiile legislației în vigoare. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ, precum și proiectul și documentele aferente, au fost plasate pe platforma guvernamentală de consultări publice www.particip.gov.md la următoarea adresă: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15882 , unde părțile interesate vor putea prezenta propuneri și obiecții în termenul prevăzut de actele normative.
7.	Concluziile expertizelor
	Ulterior efectuării expertizelor.
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent Proiectul se încorporează în cadrul normativ existent prin completarea și detalierea reglementărilor naționale în domeniul siguranței navelor de pasageri, fără a afecta structura sau aplicabilitatea actelor normative existente. Regulamentul propus prin prezentul proiect se va aplica în corelare cu legislația națională privind transportul naval și siguranța navigației, precum și cu convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte.

	Adoptarea proiectului nu implică modificarea sau abrogarea expresă a altor acte normative, ci instituie un cadru normativ specializat, complementar reglementărilor generale existente, destinat exclusiv cerințelor de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro. Prevederile Regulamentului se vor aplica cu prioritate în domeniul său de reglementare, asigurând coerența și compatibilitatea cu standardele europene și internaționale în materie de siguranță maritimă.
9.	Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
	Implementarea prevederilor proiectului va fi asigurată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și de Agenția Navală a Republicii Moldova, în limitele competențelor și atribuțiilor stabilite conform cadrului legal. Aplicarea Regulamentului se va realiza prin utilizarea mecanismelor existente de control al statului de pavilion și al statului port, precum și prin procedurile curente de evaluare tehnică și certificare a navelor de pasageri ro-ro. După aprobarea proiectului, Agenția Navală va: 1) aproba și va actualiza lista zonelor maritime ce pot fi traversate de navele de pasageri ro-ro, sub pavilionul Republicii Moldova sau sub pavilion străin, care efectuează servicii regulate din/spre porturile Republicii Moldova, inclusiv valorile înălțimilor semnificative ale valurilor aferente acestora; 2) va aproba modelul și regulile de eliberare a certificatului de conformitate privind îndeplinirea cerințelor de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro. Nu sunt necesare măsuri suplimentare de ordin instituțional sau financiar pentru implementarea proiectului. Autoritatea competentă va asigura informarea operatorilor de nave cu privire la noile cerințe aplicabile și va adapta, după caz, procedurile interne de lucru, în vederea aplicării uniforme și eficiente a prevederilor Regulamentului.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Tabel de concordanță

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, CELEX: 32003L0025, publicată în Jurnalul Oficial al Ununii Europene, seria L 123 din 17 mai 2003, p.22, așa cum a fost modificată ultima data prin Directiva (UE) 2023/946 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023.
2	Titlul proiectului de act normativ național Proiectul hotărârii de Guvern privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro
3	Gradul general de compatibilitate: Compatibil, transpunere integrală
4	Autoritatea/persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5	Data întocmirii/actualizării: 13.01.2026

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
------------------------------------	--	---------------------------------------	------------------------

Articolul 1 Scop Scopul prezentei directive este de a stabili un nivel uniform de cerințe de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, care va îmbunătăți capacitatea de supraviețuire a acestui tip de nave în caz de avarie în urma coliziunii și care va asigura un nivel ridicat de siguranță pentru pasageri și pentru echipaj.	Capitolul I SCOPUL, DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII 1. Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (în continuare – <i>Regulament</i>) stabilește un nivel uniform de cerințe de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro sub pavilionul Republicii Moldova și sub pavilion strain care efectuează escale în porturile Republicii Moldova, care va îmbunătăți capacitatea de supraviețuire a acestui tip de nave în caz de avarie în urma coliziunii și care va asigura un nivel ridicat de siguranță pentru pasageri și pentru echipaj.	Compatibil	
Articolul 2 Definiții	4. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
-----------------------------	---	--------------------------------	-----------------

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:			
(a) „navă de pasageri ro-ro” înseamnă o navă care transportă peste 12 pasageri, cu spații de marfă ro-ro sau cu spații de categorie specială, astfel cum sunt definite în regula II-2/3 din Convenția SOLAS, modificată;	4.1. „ <i>navă de pasageri ro-ro</i> ” înseamnă o navă care transportă peste 12 pasageri, cu spații de marfă ro-ro sau cu spații de categorie specială, astfel cum sunt definite în regula II-2/3 din Convenția SOLAS, modificată;	Compatibil	
(b) „navă de pasageri ro-ro existentă” înseamnă o navă de pasageri ro-ro cu chila pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție înainte de 5 decembrie 2024; stadiu similar de construcție înseamnă stadiul în care: (i) începe construcția care poate fi identificată cu o anumită navă; și (ii) a început asamblarea navei respective, utilizând cel puțin 50 de tone sau 1 % din masa estimată a materialelor de structură, luându-se în considerare valoarea mai mică;	4.2. „navă de pasageri ro-ro existentă” înseamnă o navă de pasageri ro-ro cu chila pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție înainte de 5 decembrie 2024; stadiu similar de construcție înseamnă stadiul în care: 4.2.1. începe construcția care poate fi identificată cu o anumită navă; și 4.2.2. a început asamblarea navei respective, utilizând cel puțin 50 de tone sau 1 % din masa estimată a materialelor de structură, luându-se în considerare valoarea mai mică;	Compatibil	
(c) „navă de pasageri ro-ro nouă” înseamnă o navă de pasageri ro-ro care nu este o navă de pasageri ro-ro existentă;	4.3. „ <i>navă de pasageri ro-ro nouă</i> ” înseamnă o navă de pasageri ro-ro care nu este o navă de pasageri ro-ro existentă;	Compatibil	
(d) „pasager” înseamnă orice persoană alta decât comandantul și membrii echipajului sau alte persoane angajate sau implicate altfel la bordul navei pentru activitățile acesteia și alta decât copiii sub un an;	4.4. „ <i>pasager</i> ” înseamnă orice persoană alta decât comandantul și membrii echipajului sau alte persoane angajate sau implicate altfel la bordul navei pentru activitățile acesteia și alta decât copiii sub un an;	Compatibil	
(e) „Convenția SOLAS” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și amendamentele la aceasta care sunt în vigoare;	4.5. „ <i>Convenția SOLAS</i> ” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și amendamentele la aceasta care sunt în vigoare, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005 pentru aderarea Republicii	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
-----------------------------	---	--------------------------------	-----------------

	Moldova la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare;		
(ea) „SOLAS 90” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Rezoluția MSC.117(74);	4.6. „ <i>SOLAS 90</i> ” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Rezoluția MSC.117(74);	Compatibil	
(eb) „SOLAS 2009” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Rezoluția MSC.216(82);	4.7. „ <i>SOLAS 2009</i> ” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Rezoluția MSC.216(82);	Compatibil	
(ec) „SOLAS 2020” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost ultima dată modificată prin Rezoluția MSC.421(98);	4.8. „ <i>SOLAS 2020</i> ” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost ultima dată modificată prin Rezoluția MSC.421(98);	Compatibil	
(f) „serviciu regulat” înseamnă o serie de traversări ale navelor de pasageri ro-ro efectuate pentru a asigura legătura dintre aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale: (i) fie conform unui orar publicat; fie (ii) cu o astfel de regularitate sau frecvență încât constituie o serie sistematică recunoscută;	4.9. „ <i>serviciu regulat</i> ” înseamnă o serie de traversări ale navelor de pasageri ro-ro efectuate pentru a asigura legătura dintre aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale: 4.9.1. fie conform unui orar publicat; fie 4.9.2. cu o astfel de regularitate sau frecvență încât constituie o serie sistematică recunoscută;	Compatibil	
(g) „Acordul de la Stockholm” înseamnă acordul încheiat la Stockholm la 28 februarie 1996 în urma Rezoluției 14 „Acorduri regionale privind cerințele de stabilitate specifice pentru nave de pasageri ro-ro” din cadrul Conferinței SOLAS 95, adoptată la 29 noiembrie 1995;	4.10. „ <i>Acordul de la Stockholm</i> ” înseamnă acordul încheiat la Stockholm la 28 februarie 1996 în urma Rezoluției 14 „Acorduri regionale privind cerințele de stabilitate specifice pentru nave de pasageri ro-ro” din cadrul Conferinței SOLAS 95, adoptată la 29 noiembrie 1995;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(h) „administrația statului de pavilion” înseamnă autoritățile competente ale statului al cărui pavilion nava de pasageri ro-ro este autorizată să îl arboreze;	4.11. „ <i>administrația statului de pavilion</i> ” înseamnă autoritățile competente ale statului al cărui pavilion nava de pasageri ro-ro este autorizată să îl arboreze;	Compatibil	
(i) „stat al portului” înseamnă un stat membru înspre sau dinspre porturile căruia o navă de pasageri ro-ro efectuează servicii regulate;	4.12. „ <i>stat al portului</i> ” înseamnă un stat membru înspre sau dinspre porturile căruia o navă de pasageri ro-ro efectuează servicii regulate;	Compatibil	
(j) „cursă internațională” înseamnă o cursă pe mare dintr-un port al unui stat membru către un port din afara statului membru respectiv sau invers;	4.13. „ <i>cursă internațională</i> ” înseamnă o cursă pe mare dintr-un port al unui stat membru către un port din afara statului membru respectiv sau invers;	Compatibil	
(k) „cerințe de stabilitate specifice” înseamnă, atunci când sunt utilizate ca termen colectiv, cerințele de stabilitate menționate la articolul 6;	4.14. „ <i>cerințe de stabilitate specifice</i> ” înseamnă, atunci când sunt utilizate ca termen colectiv, cerințele de stabilitate menționate la articolul 6;	Compatibil	
(l) „înălțimea semnificativă a valurilor” („h”) înseamnă înălțimea medie a celei mai înalte treimi a valurilor înregistrate într-un anumit interval de timp;	4.15. „ <i>înălțimea semnificativă a valurilor</i> ” („h”) înseamnă înălțimea medie a celei mai înalte treimi a valurilor înregistrate într-un anumit interval de timp;	Compatibil	
(m) „bord liber rezidual” („f”) înseamnă distanța minimă dintre puntea ro-ro avariata și linia de plutire finală la locul avariei, fără a se ține seama de efectul suplimentar al volumului de apă acumulat pe puntea ro-ro avariata;	4.16. „ <i>bord liber rezidual</i> ” („f”) înseamnă distanța minimă dintre puntea ro-ro avariata și linia de plutire finală la locul avariei, fără a se ține seama de efectul suplimentar al volumului de apă acumulat pe puntea ro-ro avariata;	Compatibil	
(n) „companie” înseamnă proprietarul unei nave de pasageri ro-ro sau orice persoană fizică sau juridică, precum administratorul sau navlositorul navei nude, căruia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea exploatarea navei de pasageri.	4.17. „ <i>companie</i> ” înseamnă proprietarul unei nave de pasageri ro-ro sau orice persoană fizică sau juridică, precum administratorul sau navlositorul navei nude, căruia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea exploatarea navei de pasageri.	Compatibil	
Articolul 3 Domeniu de aplicare (1) Prezenta directivă se aplică tuturor navelor de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate de curse	2. Prezenta hotărâre se aplică tuturor navelor de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate de curse internaționale înspre sau dinspre un port al unui stat membru UE și/sau un port al Republicii Moldova, indiferent de pavilionul arborat.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
internaționale înspre sau dinspre un port al unui stat membru, indiferent de pavilionul arborat.			
(2) Fiecare stat membru, în calitate de stat al portului, se asigură că navele de pasageri ro-ro care arborează pavilionul unui stat care nu este stat membru respectă în totalitate cerințele prezentei directive înainte ca acestea să poată efectua curse în cadrul unui serviciu regulat dinspre sau înspre porturi ale statului membru respectiv, în conformitate cu Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului.	3. Agenția Navală în calitate de autoritate responsabilă de controlul statului port (în continuare – ANRM), se asigură că navele de pasageri ro-ro care arborează pavilionul unui stat care nu este stat membru UE, respectă în totalitate cerințele prezentului regulament înainte ca acestea să poată efectua curse în cadrul unui serviciu regulat dinspre sau înspre un port al Republicii Moldova, în conformitate cu reglementările privind sistemul de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate.	Compatibil	
(3) Statele membre care nu au porturi maritime și care nu au nave de pasageri ro-ro care navighează sub pavilionul lor și care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive pot deroga de la dispozițiile prezentei directive, cu excepția obligației prevăzute la al doilea paragraf.	Normă UE neaplicabilă.	Norme UE neaplicabile	
Statele membre care intenționează să se prevaleze de o asemenea derogare comunică Comisiei până la 5 decembrie 2024 dacă condițiile au fost îndeplinite și o informează cu privire la orice modificare ulterioară. Astfel de state membre nu pot permite navelor de pasageri ro-ro care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive să arboreze pavilionul lor decât după ce au transpus și pus în aplicare prezenta directivă.	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	
Articolul 4 Înălțimile semnificative ale valurilor	Capitolul II ÎNĂLȚIMILE SEMNIFICATIVE ALE VALURILOR	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Înălțimile semnificative ale valurilor (hS) se utilizează la stabilirea înălțimii apei de pe puntea pentru automobile atunci când se aplică cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I. Valorile înălțimilor semnificative ale valurilor sunt cele care nu sunt depășite cu o probabilitate de peste 10 % anual.	5. Înălțimile semnificative ale valurilor (hS) se utilizează la stabilirea înălțimii apei de pe puntea pentru automobile atunci când se aplică cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la regulament. 6. Valorile înălțimilor semnificative ale valurilor sunt cele care nu sunt depășite cu o probabilitate de peste 10 % anual.		
Articolul 5 Zone maritime (1) Statele porturilor stabilesc și actualizează o listă a zonelor maritime traversate de nave de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate înspre sau dinspre porturile lor, precum și a valorilor înălțimilor semnificative ale valurilor din zonele respective.	Capitolul III ZONE MARITIME 7. ANRM aprobă și actualizează o listă a zonelor maritime care pot fi traversate de nave de pasageri ro-ro sub pavilionul Republicii Moldova sau pavilion străin care efectuează servicii regulate de escală/plecare dintr-un port al Republicii Moldova, precum și a valorilor înălțimilor semnificative ale valurilor din zonele respective.	Compatibil	
(2) Zonele maritime și valorile înălțimilor semnificative ale valurilor aplicabile în aceste zone se definesc prin acord între statele membre sau, după caz și atunci când este posibil, între statele membre și țările terțe de la ambele puncte terminus ale rutei. În cazul în care ruta unei nave traversează mai mult de o zonă maritimă, nava trebuie să respecte cerințele de stabilitate specifice pentru valoarea cea mai ridicată a înălțimilor semnificative ale valurilor identificată pentru zonele respective.	8. În cazul în care o navă de pasageri ro-ro operează în cadrul unui serviciu regulat care traversează zone maritime aflate sub jurisdicția altor state, valorile aplicabile ale înălțimilor semnificative ale valurilor vor fi definite printr-un acord între Republica Moldova și autoritățile competente ale statelor în cauză. În cazul în care ruta unei nave traversează mai mult de o zonă maritimă, nava trebuie să respecte cerințele de stabilitate specifice pentru valoarea cea mai ridicată a înălțimilor semnificative ale valurilor identificată pentru zonele respective.	Compatibil	
(3) Lista se publică într-o bază de date publică disponibilă pe pagina web a autorității maritime competente. Comisia trebuie să fie informată în	9. ANRM publică lista zonelor maritime și a înălțimilor semnificative ale valurilor, precum și orice actualizări sau revizui, pe pagina web oficială a	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
legătură cu locul în care se găsesc astfel de informații, precum și cu actualizarea listei și cu motivele unor astfel de actualizări.	ANRM la dispoziția publicului. ANRM va documenta și publica motivele revizuirilor. 10. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regiunale informează Comisia UE, informația publicată conform pct.9, precum și orice revizuire a listei și cu motivele unor astfel de revizuiți, în termen de 30 de zile calendaristice.		
Articolul 6 Cerințe de stabilitate specifice (1) Fără a aduce atingere aplicării Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului (2), navele de pasageri ro-ro noi care sunt autorizate să transporte peste 1 350 de persoane la bord trebuie să respecte cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020.	11. În aplicarea prevederilor prezentei regulamente și legii nr.136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, navele de pasageri ro-ro noi, care sunt autorizate să transporte peste 1 350 de persoane la bord, trebuie să respecte cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020.	Compatibil	
(2) Navele de pasageri ro-ro noi care sunt autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane la bord trebuie să respecte, la alegerea companiei: (a) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I la prezenta directivă; sau (b) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea B din anexa I la prezenta directivă.	12. Navele de pasageri ro-ro noi care sunt autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane la bord trebuie să respecte, la alegerea companiei: 12.1. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în Capitolul I din anexa nr.1 la regulament; sau 12.2. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în Capitolul II din anexa nr.1 la regulament.	Compatibil	
Pentru fiecare astfel de navă, administrația statului de pavilion îi trimite Comisiei, în termen de două luni de la data eliberării certificatului menționat la articolul 8, o notificare a opțiunii reținute dintre opțiunile menționate la primul paragraf și include în respectiva notificare detaliile menționate în anexa III.	13. Pentru fiecare navă menționată în pct.11-12, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regiunale informează Comisia UE în termen de 2 luni de la data eliberării certificatului menționat în pct. 19-20, o notificare a opțiunii reținute și include în respectiva notificare detaliile menționate în anexa nr.3 la regulament.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(3) La aplicarea cerințelor prevăzute în secțiunea A din anexa I, statele membre utilizează orientările prevăzute în anexa II, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu structura navei în cauză.	14. La aplicarea cerințelor prevăzute în Capitolul I din anexa nr.1 la regulament, ANRM utilizează orientările prevăzute în anexa nr.2 la regulament, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu structura navei în cauză.	Compatibil	
(4) La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte peste 1 350 de persoane la bord, cu care compania a început să efectueze servicii regulate înspre sau dinspre un port al unui stat membru după 5 decembrie 2024 și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezenta directivă trebuie să respecte: (a) cerințele de stabilitate specifice stabilite în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020 sau (b) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I la prezenta directivă, pe lângă cele prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2009.	15. La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte peste 1 350 de persoane la bord, cu care compania a început să efectueze servicii regulate având ca punct de plecare sau destinație un port al Republicii Moldova sau un port al unui stat membru UE după 5 decembrie 2024 și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezenta directivă trebuie să respecte: 15.1. cerințele de stabilitate specifice stabilite în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020; sau 15.2. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la regulament, pe lângă cele prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2009.	Compatibil	
Cerințele de stabilitate aplicate se consemnează în certificatul navei prevăzut la articolul 8.	16. Cerințele de stabilitate aplicate conform pct.15 se consemnează în certificatul navei prevăzut în pct.20-21.	Compatibil	
(5) La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane la bord, cu care compania a început să efectueze servicii regulate înspre sau dinspre un port al unui stat membru după 5 decembrie 2024 și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezenta directivă trebuie să respecte: (a) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I la prezenta directivă; sau	17. La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane la bord, cu care compania a început să efectueze servicii regulate având ca punct de plecare sau destinație un port al unui stat membru UE sau un port al Republicii Moldova după 5 decembrie 2024 și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezentul Regulament trebuie să respecte:	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(b) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea B din anexa I la prezenta directivă.	17.1. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr. 1 la regulament; sau 17.2. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul II din anexa nr. 1 la regulament.		
Cerințele de stabilitate aplicate se consemnează în certificatul navei menționat la articolul 8.	18. Cerințele de stabilitate aplicate conform pct.17 se consemnează în certificatul navei menționat în pct.20-21.	Compatibil	
(6) Navele de pasageri ro-ro existente care au efectuat servicii regulate înspre sau dinspre un port al unui stat membru până la 5 decembrie 2024 trebuie să respecte în continuare cerințele de stabilitate specifice prevăzute în anexa I în versiunea care s-a aplicat înainte de intrarea în vigoare a Directivei (UE) 2023/946 a Parlamentului European și a Consiliului (3).	19. Navele de pasageri ro-ro existente care au efectuat servicii regulate având ca punct de plecare sau destinație un port al unui stat membru UE sau un port al Republicii Moldova până la 5 decembrie 2024 trebuie să respecte în continuare cerințele de stabilitate specifice prevăzute în anexa nr. 1 la regulament.	Compatibil	
Articolul 7 Abrogat	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	
Articolul 8 Certificate (1) Toate navele de pasageri ro-ro noi și existente care arborează pavilionul unui stat membru trebuie să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu cerințele de stabilitate specifice menționate la articolul 6.	Capitolul V CERTIFICATE 20. Toate navele de pasageri ro-ro noi și existente care arborează pavilionul Republicii Moldova trebuie să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu cerințele de stabilitate specifice menționate în pct.11-19.	Compatibil	
Certificatele se eliberează de către administrația statului de pavilion și pot fi combinate cu alte certificate conexe. În cazul navelor de pasageri ro-ro care respectă cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I, în certificat se indică înălțimea semnificativă a valurilor până la care nava poate îndeplini cerințele de stabilitate specifice.	21. Certificatele menționate în pct.20 se eliberează de către ANRM sau de organizația recunoscută de Guvern și pot fi combinate cu alte certificate conexe. În cazul navelor de pasageri ro-ro care respectă cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la regulament, în certificat se indică înălțimea semnificativă a valurilor până la care nava poate îndeplini cerințele de stabilitate specifice.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Certificatul rămâne valabil atât timp cât nava de pasageri ro-ro este exploatată într-o zonă cu o valoare a înălțimii semnificative a valurilor egală sau mai mică.	22. ANRM aproba modelul și regulile de eliberare a certificatului de conformitate cu cerințele de stabilitate a navei de pasageri ro-ro. 23. Certificatul rămâne valabil atât timp cât nava de pasageri ro-ro este exploatată într-o zonă cu o valoare a înălțimii semnificative a valurilor egală sau mai mică.	Compatibil	
(2) Fiecare stat membru în calitate de stat al portului recunoaște certificatele emise de un alt stat membru în conformitate cu prezenta directivă.	24. ANRM recunoaște certificatele emise de un stat membru UE în conformitate cu prezentul regulament.	Compatibil	
(3) Fiecare stat membru în calitate de stat al portului recunoaște certificatele emise de o țară terță care atestă că o navă de pasageri ro-ro respectă cerințele de stabilitate specifice prevăzute în prezenta directivă.	25. ANRM recunoaște certificatele emise de o țară terță care atestă că o navă de pasageri ro-ro respectă cerințele de stabilitate specifice prevăzute în prezentul regulament.	Compatibil	
Articolul 9 Exploatare sezonieră și alt tip de exploatare pe termen scurt (1) În cazul în care o companie care furnizează servicii regulate întregul an dorește să introducă nave de pasageri ro-ro suplimentare care să asigure serviciul respectiv pentru o perioadă mai scurtă, aceasta trebuie să notifice autoritatea competentă din statul portului sau din statele porturilor cu cel puțin o lună înainte ca navele menționate să fie exploatate pentru serviciul respectiv.	Capitolul VI EXPLOATARE SEZONIERĂ ȘI ALT TIP DE EXPLOATARE PE TERMEN SCURT 26. În cazul în care o companie care furnizează servicii regulate pe tot parcursul anului, dorește să introducă nave de pasageri ro-ro suplimentare care să asigure serviciul respectiv pentru o perioadă mai scurtă, aceasta trebuie să notifice ANRM cu cel puțin o lună înainte ca navele menționate să fie exploatate pentru serviciul respectiv.	Compatibil	
(2) Cu toate acestea, în cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute, trebuie introdusă rapid o navă de pasageri ro-ro de înlocuire pentru a se asigura continuitatea serviciului, articolul 4 alineatul (4) din	27. Cu toate acestea, în cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute, trebuie introdusă rapid o navă de pasageri ro-ro de înlocuire pentru a se asigura continuitatea serviciului, ANRM poate să	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Directiva (UE) 2017/2110 și punctul 1.3 din anexa XVII la Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului (4) se aplică în locul cerinței de notificare prevăzute la alineatul (1).	permite navei operarea în conformitate cu alin.(2) din pct.1 din anexa nr.14 din HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.		
(3) În cazul în care o companie dorește să presteze un serviciu regulat în regim sezonier pentru o perioadă scurtă, de cel mult șase luni pe an, aceasta trebuie să notifice autoritatea competentă a statului portului sau a statelor porturilor cu cel puțin trei luni înainte de începerea serviciului respectiv.	28. În cazul în care o companie dorește să presteze un serviciu regulat în regim sezonier pentru o perioadă scurtă, de cel mult șase luni pe parcursul unui an calendaristic, aceasta trebuie să notifice ANRM cu cel puțin trei luni înainte de începerea serviciului respectiv..	Compatibil	
(4) În cazul navelor de pasageri ro-ro care îndeplinesc cerințele specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I, atunci când sunt exploatate, astfel cum se menționează la alineatele (1), (2) și (3) de la prezentul articol, în condiții de înălțime semnificativă a valurilor mai mică decât cea stabilită pentru aceeași zonă maritimă pentru exploatare care se desfășoară pe parcursul întregului an, valoarea înălțimii semnificative a valurilor aplicabilă pentru perioada mai scurtă poate fi utilizată de autoritatea competentă pentru a stabili înălțimea apei pe punte la aplicarea cerințelor de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I. Valoarea înălțimii semnificative a valurilor aplicabilă pentru această perioadă de timp mai scurtă se stabilește de comun acord de către statele membre sau, în cazul în care este aplicabil și posibil, între statele membre și țările terțe de la ambele capete ale rutei.	29. În cazul navelor de pasageri ro-ro care îndeplinesc cerințele specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la regulament, atunci când sunt exploatate, în conformitate cu pct.26-28, în condiții de înălțime semnificativă a valurilor mai mică decât cea stabilită pentru aceeași zonă maritimă pentru exploatare care se desfășoară pe tot parcursul anului, valoarea înălțimii semnificative a valurilor aplicabilă pentru perioada mai scurtă poate fi utilizată de ANRM pentru a stabili înălțimea apei pe punte la aplicarea cerințelor de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la regulament. Valoarea înălțimii semnificative a valurilor aplicabilă pentru această perioadă de timp mai scurtă se stabilește de comun acord de către ANRM și autoritățile competente din statele membre UE sau, în cazul în care este aplicabil și posibil, între ANRM și/sau statele membre UE și țările terțe de la ambele capete ale rutei.	Compatibil	
(5) În urma acordului autorității competente a statului portului sau a statelor porturilor pentru exploatare în sensul alineatelor (1), (2) și (3), nava de pasageri ro-ro	30. În cazul încheierii unui acord de către ANRM pentru exploatare în conformitate cu pct.26-29, nava de pasageri ro-ro care efectuează astfel de servicii este	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
care efectuează astfel de servicii este obligată să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu dispozițiile prezentei directive, în temeiul articolului 8 alineatul (1).	obligată să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu dispozițiile prezentului regulament, în temeiul pct.20-23.		
Articolul 10 Modificarea anexelor Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10a în ceea ce privește modificarea anexelor pentru a ține seama de evoluțiile de la nivel internațional, în special de evoluțiile din cadrul OMI, și pentru a îmbunătăți eficacitatea directivei respective în lumina experienței acumulate și a progreselor tehnice.	31. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Reguionale elaborează și remite spre aprobare modificarea anexelor, pentru a ține seama de evoluțiile de la nivel internațional, în special de evoluțiile din cadrul OMI, și pentru a îmbunătăți eficacitatea prezentului regulament în lumina experienței acumulate și a progreselor tehnice.	Compatibil	Alinierea prevederilor articolului 10 este necesară pentru a permite actualizarea operativă a anexelor în funcție de evoluțiile adoptate în cadrul OMI, fără a fi condiționată de durata procedurilor de modificare a legislației UE. Standardele OMI au caracter prioritar din perspectiva obligațiilor internaționale ale Republicii Moldova, iar neactualizarea la timp a reglementărilor

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
			naționale ar putea genera decalaje de siguranță și incertitudine juridică pentru operatori. Mecanismul propus asigură menținerea caracterului actual și eficient al regulamentului.
Articolul 10a Exercitarea delegării de competențe (1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	
(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 26 iulie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 10 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.			
(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	
(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	
(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	
Articolul 11 Abrogat	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	
Articolul 12 Sancțiuni Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile în cazul nerespectării dispozițiilor interne	32. Încălcarea prezentelor se sancționează conform legislației în vigoare.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
adoptate în conformitate cu prezenta directivă și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea lor în aplicare. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și să aibă un caracter descurajator.			
Articolul 13 Punerea în aplicare Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 17 noiembrie 2004. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.	1. Se aprobă Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (se anexează). 2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. 3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data aprobării.	Compatibil	
Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	
Articolul 13a Reexaminare Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului până la 5 iunie 2033. Informațiile bazate pe notificările menționate la articolul 6 alineatul (2) se pun la dispoziție într-o formă anonimată.	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	
Articolul 14 Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data aprobării.	Norme UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 15 Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.	Normă UE neaplicabilă	Norme UE neaplicabile	
ANEXA I CERINȚE DE STABILITATE SPECIFICE PENTRU NAVELE DE PASAGERI RO-RO menționate la articolul 6	Anexa nr. 1 la Regulament privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro	Compatibil	
Secțiunea A În sensul secțiunii A, trimiterile la regulile din Convenția SOLAS se interpretează ca trimiteri la regulile respective, astfel cum au fost aplicate în temeiul SOLAS 90.	Capitolul I În sensul Capitolului I, trimiterile la regulile din Convenția SOLAS la care Republica Moldova este parte se interpretează ca trimiteri la regulile respective, astfel cum au fost aplicate în temeiul convenției SOLAS 90.	Compatibil	
1. În afara cerințelor prevăzute la regula II-1/B/8 din Convenția SOLAS privind compartimentarea etanșă și stabilitatea în stare de avarie, se respectă cerințele din prezenta secțiune.	1. În afara cerințelor prevăzute la regula II-1/B/8 din Convenția SOLAS privind compartimentarea etanșă și stabilitatea în stare de avarie, se respectă cerințele din prezentul capitol.	Compatibil	
1.1. Dispozițiile regulii II-1/B/8.2.3 trebuie respectate atunci când se ia în considerare efectul unei cantități ipotetice de apă care se presupune că s-a acumulat pe prima punte, depășind linia de plutire a spațiului pentru marfă de pe puntea ro-ro sau a spațiului de categorie specială prevăzut la regula II-2/3 care se presupune că a fost avariat (denumită în continuare „puntea ro-ro avariata”). Celelalte cerințe din regula II-1/B/8 nu este necesar să fie respectate la aplicarea standardului de stabilitate prevăzut în prezenta anexă. Cantitatea	1.1. Dispozițiile regulii II-1/B/8.2.3 trebuie respectate atunci când se ia în considerare efectul unei cantități ipotetice de apă care se presupune că s-a acumulat pe prima punte, depășind linia de plutire a spațiului pentru marfă de pe puntea ro-ro sau a spațiului de categorie specială prevăzut la regula II-2/3 care se presupune că a fost avariat (denumită în continuare „puntea ro-ro avariata”). Celelalte cerințe din regula II-1/B/8 nu este necesar să fie respectate la aplicarea standardului de stabilitate prevăzut în	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
-----------------------------	---	--------------------------------	-----------------

presupusă de apă acumulată se calculează după cum urmează:	prezenta anexă. Cantitatea presupusă de apă acumulată se calculează după cum urmează:		
(a) pe baza suprafeței apei cu o înălțime fixă deasupra celui mai de jos punct de pe muchia punții a compartimentului avariat al punții ro-ro; sau (b) în cazul în care muchia punții compartimentului avariat este sub apă, pe baza unei înălțimi fixe deasupra suprafeței apei fără valuri la toate unghiurile de bandă și de asietă; ceea ce rezultă în: 0,5 m, în cazul în care bordul liber rezidual (fr) este egal sau mai mic de 0,3 m, 0,0 m, în cazul în care bordul liber rezidual (fr) este egal sau mai mare de 2,0 m, și valori intermediare care urmează a fi determinate prin interpolare liniară, în cazul în care bordul liber rezidual (fr) este egal sau mai mare de 0,3 m, dar mai mic de 2,0 m, unde bordul liber rezidual (fr) reprezintă distanța minimă dintre puntea ro-ro avariata și linia de plutire finală la locul avariei în cazul avariei respective, fără a se ține seama de efectul cantității presupuse de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata.	1.1.1. pe baza suprafeței apei cu o înălțime fixă deasupra celui mai de jos punct de pe muchia punții a compartimentului avariat al punții ro-ro; sau 1.1.2. în cazul în care muchia punții compartimentului avariat este sub apă, pe baza unei înălțimi fixe deasupra suprafeței apei fără valuri la toate unghiurile de bandă și de asietă; ceea ce rezultă în: 1.1.2.1. 0,5 m, în cazul în care bordul liber rezidual (fr) este egal sau mai mic de 0,3 m; 1.1.2.2. 0,0 m, în cazul în care bordul liber rezidual (fr) este egal sau mai mare de 2,0 m; și 1.1.2.3. valori intermediare care urmează a fi determinate prin interpolare liniară, în cazul în care bordul liber rezidual (fr) este egal sau mai mare de 0,3 m, dar mai mic de 2,0 m, unde bordul liber rezidual (fr) reprezintă distanța minimă dintre puntea ro-ro avariata și linia de plutire finală la locul avariei în cazul avariei respective, fără a se ține seama de efectul cantității presupuse de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata.	Compatibil	
1.2. În cazul în care este instalat un sistem de scurgere foarte eficient, administrația statului de pavilion poate permite o reducere a înălțimii suprafeței apei.	1.2. În cazul în care este instalat un sistem de scurgere foarte eficient, administrația statului de pavilion poate permite o reducere a înălțimii suprafeței apei.	Compatibil	
1.3. În cazul navelor exploatate în zone delimitate geografic, administrația statului de pavilion poate reduce înălțimea suprafeței apei prevăzute în conformitate cu punctul 1.1, înlocuind această înălțime a suprafeței apei cu:	1.3. În cazul navelor exploatate în zone delimitate geografic, administrația statului de pavilion poate reduce înălțimea suprafeței apei prevăzute în conformitate cu pct. 1.1, înlocuind această înălțime a suprafeței apei cu:	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
1.3.1. 0,0 m, în cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) care definește zona în cauză este egală sau mai mică de 1,5 m;	1.3.1. 0,0 m, în cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) care definește zona în cauză este egală sau mai mică de 1,5 m;	Compatibil	
1.3.2. valoarea stabilită în conformitate cu punctul 1.1, în cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) care definește zona în cauză este egală sau mai mare de 4,0 m;	1.3.2. valoarea stabilită în conformitate cu pct. 1.1, în cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) care definește zona în cauză este egală sau mai mare de 4,0 m;	Compatibil	
1.3.3. valorile intermediare care urmează a fi determinate prin interpolare liniară, în cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) care definește zona în cauză este egală sau mai mare de 1,5 m, dar mai mică de 4,0 m, sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții:	1.3.3. valorile intermediare care urmează a fi determinate prin interpolare liniară, în cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) care definește zona în cauză este egală sau mai mare de 1,5 m, dar mai mică de 4,0 m;	Compatibil	
1.3.4. administrația statului de pavilion s-a asigurat că zona delimitată prezintă o înălțime semnificativă a valurilor (h_s) care nu este depășită cu o probabilitate mai mare de 10 %; și	1.4. Prevederile pct.1.3. se aplică sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții: 1.4.1. administrația statului de pavilion s-a asigurat că zona delimitată prezintă o înălțime semnificativă a valurilor (h_s) care nu este depășită cu o probabilitate mai mare de 10 %; și	Compatibil	
1.3.5. zona de exploatare și, după caz, partea din an pentru care s-a stabilit o anumită înălțime semnificativă a valurilor (h_s) sunt menționate în certificate.	1.4.2. zona de exploatare și, după caz, partea din an pentru care s-a stabilit o anumită înălțime semnificativă a valurilor (h_s) sunt menționate în certificate.	Compatibil	
1.4. Ca alternativă la cerințele de la punctul 1.1 sau 1.3, administrația statului de pavilion poate scuti de la aplicarea cerințelor de la punctul 1.1 sau 1.3 și să accepte dovezi, stabilite prin teste efectuate pe model, realizate individual pentru o navă dată, în conformitate cu metoda menționată în testul efectuat pe model prezentat în apendice, care să justifice că nava nu se va răsturna în cazul unei avarii de proporții presupuse în	1.5. Ca alternativă la cerințele de la pct. 1.1 sau pct.1.3, administrația statului de pavilion poate scuti de la aplicarea cerințelor de la pct. 1.1 sau pct.1.3 și să accepte dovezi, stabilite prin teste efectuate pe model, realizate individual pentru o navă dată, în conformitate cu metoda menționată în testul efectuat pe model prezentat în apendice, care să justifice că nava nu se va răsturna în cazul unei avarii de	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
regula II-1/B/8.4 în cea mai puțin favorabilă locație prevăzută în conformitate cu punctul 1.1, în condiții de hulă neregulată, și	proporțiile presupuse în regula II-1/B/8.4 în cea mai puțin favorabilă locație prevăzută în conformitate cu pct. 1.1, în condiții de hulă neregulată, și		
1.5. acceptarea rezultatelor testelor efectuate pe model ca echivalență a îndeplinirii cerințelor de la punctul 1.1 sau 1.3 și menționarea în certificatele navei a valorii înălțimii semnificative a valurilor (hs) utilizate în testele efectuate pe model.	1.6. acceptarea rezultatelor testelor efectuate pe model ca echivalență a îndeplinirii cerințelor de la pct.1.1 sau pct.1.3 și menționarea în certificatele navei a valorii înălțimii semnificative a valurilor (hs) utilizate în testele efectuate pe model.	Compatibil	
1.6. Informațiile furnizate comandantului în conformitate cu regulile II-1/B/8.7.1 și II-1/B/8.7.2, completate de așa manieră încât să respecte regulile II-1/B/8.2.3 – II-1/B/8.2.3.4, se aplică fără modificări navelor de pasageri ro-ro aprobate în conformitate cu aceste cerințe.	1.7. Informațiile furnizate comandantului în conformitate cu regulile II-1/B/8.7.1 și II-1/B/8.7.2, completate de așa manieră încât să respecte regulile II-1/B/8.2.3 – II-1/B/8.2.3.4, se aplică fără modificări navelor de pasageri ro-ro aprobate în conformitate cu aceste cerințe.	Compatibil	
2. Pentru evaluarea efectului volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata prevăzută la punctul 1, se aplică următoarele dispoziții:	2. Pentru evaluarea efectului volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata prevăzută la pct. 1, se aplică următoarele dispoziții:	Compatibil	
2.1. un perete de compartimentare transversal sau longitudinal este considerat intact în cazul în care toate părțile acestuia se află în interiorul unor suprafețe verticale de ambele părți ale navei, care față de bord se află la o distanță egală cu o cincime din lățimea navei, astfel cum este aceasta prevăzută în regula II-1/2, măsurată perpendicular pe axa navei la nivelul celei mai adânci linii de încărcare de compartimentare	2.1. un perete de compartimentare transversal sau longitudinal este considerat intact în cazul în care toate părțile acestuia se află în interiorul unor suprafețe verticale de ambele părți ale navei, care față de bord se află la o distanță egală cu o cincime din lățimea navei, astfel cum este aceasta prevăzută în regula II-1/2, măsurată perpendicular pe axa navei la nivelul celei mai adânci linii de încărcare de compartimentare;	Compatibil	
2.2. în cazul în care coca navei este parțial lărgită datorită unei modificări a structurii efectuate pentru a respecta dispozițiile prezentei anexe, creșterea valorii de o cincime din lățimea navei care rezultă trebuie utilizată în continuare, dar nu va afecta amplasarea	2.2. în cazul în care coca navei este parțial lărgită datorită unei modificări a structurii efectuate pentru a respecta dispozițiile prezentei anexe, creșterea valorii de o cincime din lățimea navei care rezultă trebuie utilizată în continuare, dar nu va afecta amplasarea	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
traverselor pereților, a sistemelor de țevi existente etc., care erau acceptabile înainte de lărgire;	traverselor pereților, a sistemelor de țevi existente etc., care erau acceptabile înainte de lărgire;		
2.3. pereții de compartimentare transversali sau longitudinali considerați ca fiind eficienți pentru a izola volumul presupus de apă de mare acumulată în compartimentul respectiv de pe puntea ro-ro avariata trebuie să aibă o etanșeitate proporțională cu sistemul de evacuare și trebuie să reziste la presiunea hidrostatică rezultată din calculele de avarie. Acești pereți de compartimentare trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 4 m, în afara cazului în care înălțimea apei este mai mică de 0,5 m. În acest caz, înălțimea pereților poate fi calculată după cum urmează: $Bh = 8 hw$ unde: Bh este înălțimea peretelui și hw este înălțimea apei.	2.3. pereții de compartimentare transversali sau longitudinali considerați ca fiind eficienți pentru a izola volumul presupus de apă de mare acumulată în compartimentul respectiv de pe puntea ro-ro avariata trebuie să aibă o etanșeitate proporțională cu sistemul de evacuare și trebuie să reziste la presiunea hidrostatică rezultată din calculele de avarie. Acești pereți de compartimentare trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 4 m, în afara cazului în care înălțimea apei este mai mică de 0,5 m. În acest caz, înălțimea pereților poate fi calculată după cum urmează: 2.3.1. $Bh = 8 hw$, unde Bh este înălțimea peretelui și hw este înălțimea apei;	Compatibil	
În orice caz, înălțimea minimă a peretelui nu trebuie să fie mai mică de 2,2 m. Cu toate acestea, în cazul unei nave cu punți suspendate pentru automobile, înălțimea minimă a peretelui de compartimentare nu trebuie să fie mai mică decât înălțimea liberă de sub puntea suspendată atunci când aceasta este coborâtă;	2.3.2. În orice caz, înălțimea minimă a peretelui nu trebuie să fie mai mică de 2,2 m. Cu toate acestea, în cazul unei nave cu punți suspendate pentru automobile, înălțimea minimă a peretelui de compartimentare nu trebuie să fie mai mică decât înălțimea liberă de sub puntea suspendată atunci când aceasta este coborâtă;	Compatibil	
2.4. în cazul unor configurații speciale, precum punți suspendate care ocupă întreaga lățime și bordaje interioare late, pot fi acceptate și alte înălțimi ale pereților de compartimentare pe baza unor teste efectuate pe model detaliate;	2.4. în cazul unor configurații speciale, precum punți suspendate care ocupă întreaga lățime și bordaje interioare late, pot fi acceptate și alte înălțimi ale pereților de compartimentare pe baza unor teste efectuate pe model detaliate;	Compatibil	
2.5. efectul volumului presupus de apă acumulată nu este necesar să fie luat în considerare pentru orice compartiment al punții ro-ro avariate, cu condiția ca	2.5. efectul volumului presupus de apă acumulată nu este necesar să fie luat în considerare pentru orice compartiment al punții ro-ro avariate, cu condiția ca	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
astfel de compartimente să aibă de fiecare parte a punții saborduri de furtună distribuite uniform de-a lungul laturilor compartimentului și respectând următoarele condiții:	astfel de compartimente să aibă de fiecare parte a punții saborduri de furtună distribuite uniform de-a lungul laturilor compartimentului și respectând următoarele condiții:		
2.5.1. $A \geq 0,3 l$ unde A reprezintă aria totală a sabordurilor de furtună de pe fiecare parte a punții în m ² ; iar l reprezintă lungimea compartimentului în m;	2.5.1. $A \geq 0,3 l$, unde A reprezintă aria totală a sabordurilor de furtună de pe fiecare parte a punții în m ² ; iar l reprezintă lungimea compartimentului în m;	Compatibil	
2.5.2. nava trebuie să păstreze un bord liber rezidual de cel puțin 1,0 m în starea de avarie cea mai gravă, fără a se ține seama de efectul volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata;	2.5.2. nava trebuie să păstreze un bord liber rezidual de cel puțin 1,0 m în starea de avarie cea mai gravă, fără a se ține seama de efectul volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata;	Compatibil	
2.5.3. astfel de saborduri de furtună trebuie amplasate la o înălțime de cel mult 0,6 m deasupra punții ro-ro avariate, iar marginea de jos a sabordurilor trebuie să fie la mai puțin de 2 cm deasupra punții ro-ro avariate;	2.5.3. astfel de saborduri de furtună trebuie amplasate la o înălțime de cel mult 0,6 m deasupra punții ro-ro avariate, iar marginea de jos a sabordurilor trebuie să fie la mai puțin de 2 cm deasupra punții ro-ro avariate;	Compatibil	
2.5.4. astfel de saborduri de furtună trebuie prevăzute cu dispozitive de închidere sau cu supape care să împiedice pătrunderea apei pe puntea ro-ro, permițând, în același timp, scurgerea apei care s-ar putea acumula pe punte.	2.5.4. astfel de saborduri de furtună trebuie prevăzute cu dispozitive de închidere sau cu supape care să împiedice pătrunderea apei pe puntea ro-ro, permițând, în același timp, scurgerea apei care s-ar putea acumula pe punte.	Compatibil	
2.6. În cazul în care se presupune că un perete de compartimentare situat deasupra punții ro-ro este avariata, se presupune că ambele compartimente situate de o parte și de alta a peretelui de compartimentare sunt inundate la aceeași înălțime a suprafeței de apă ca și cea calculată la punctul 1.1 sau 1.3.	2.6. În cazul în care se presupune că un perete de compartimentare situat deasupra punții ro-ro este avariata, se presupune că ambele compartimente situate de o parte și de alta a peretelui de compartimentare sunt inundate la aceeași înălțime a suprafeței de apă ca și cea calculată la pct. 1.1 sau pct. 1.3.	Compatibil	
3. La stabilirea înălțimii semnificative a valurilor se utilizează înălțimile valurilor înregistrate pe hărți sau în	3. La stabilirea înălțimii semnificative a valurilor se utilizează înălțimile valurilor înregistrate pe hărți	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
-----------------------------	---	--------------------------------	-----------------

listele zonelor maritime întocmite de statele membre în conformitate cu articolul 5 din prezenta directivă.	sau în listele zonelor maritime întocmite de statele membre în conformitate cu pct.7-10 din regulament.														
3.1. În cazul navelor care urmează să fie exploatate numai pentru o perioadă de timp mai scurtă în sensul articolului 9, statele porturilor incluse pe rută trebuie să își dea acordul cu privire la înălțimea semnificativă a valurilor aplicabilă.	4. În cazul navelor care urmează să fie exploatate numai pentru o perioadă de timp mai scurtă în sensul pct.26-31 din regulament, statele porturilor incluse pe rută trebuie să își dea acordul cu privire la înălțimea semnificativă a valurilor aplicabilă.	Compatibil													
4. Testele efectuate pe model se desfășoară în conformitate cu apendicele.	5. Testele efectuate pe model se desfășoară în conformitate cu anexa nr.1 la anexa nr.1 la regulament.	Compatibil													
Secțiunea B Se respectă cerințele prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020. Cu toate acestea, prin derogare de la regula II-1/B/6.2.3 din SOLAS 2020, indicele de compartimentare necesar R se determină după cum urmează: <table><tr><td>Persoane la bord (N)</td><td>Indice de compartimentare (R)</td></tr><tr><td>N < 1 000</td><td>R = 0,000088 * N 0,7488</td></tr><tr><td>1 000 ≤ N ≤ 1 350</td><td>R = 0,0369 * ln (N 89,048) 0,579</td></tr></table> unde: N = numărul total de persoane la bord.	Persoane la bord (N)	Indice de compartimentare (R)	N < 1 000	R = 0,000088 * N 0,7488	1 000 ≤ N ≤ 1 350	R = 0,0369 * ln (N 89,048) 0,579	Capitolul II 6. Se respectă cerințele prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020. Cu toate acestea, prin derogare de la regula II-1/B/6.2.3 din SOLAS 2020, indicele de compartimentare necesar R se determină după cum urmează: <table><tr><td>Persoane la bord (N)</td><td>Indice de compartimentare (R)</td></tr><tr><td>N < 1 000</td><td>R = 0,000088 * N 0,7488</td></tr><tr><td>1 000 ≤ N ≤ 1 350</td><td>R = 0,0369 * ln (N 89,048) 0,579</td></tr></table> unde: N = numărul total de persoane la bord.	Persoane la bord (N)	Indice de compartimentare (R)	N < 1 000	R = 0,000088 * N 0,7488	1 000 ≤ N ≤ 1 350	R = 0,0369 * ln (N 89,048) 0,579	Compatibil	
Persoane la bord (N)	Indice de compartimentare (R)														
N < 1 000	R = 0,000088 * N 0,7488														
1 000 ≤ N ≤ 1 350	R = 0,0369 * ln (N 89,048) 0,579														
Persoane la bord (N)	Indice de compartimentare (R)														
N < 1 000	R = 0,000088 * N 0,7488														
1 000 ≤ N ≤ 1 350	R = 0,0369 * ln (N 89,048) 0,579														
Apendice	Anexa nr. 1 la Anexa nr.1 la Regulamentul privind cerințele de stabilitate	Compatibil													

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
------------------------------------	--	---------------------------------------	------------------------

Metoda de încercare pe model	Specifice pentru navele de pasageri ro-ro		
1. Obiective Prezenta metodă revizuită de încercare pe model reprezintă revizuirea metodei prezentate în apendicele anexei la Rezoluția 14 a Conferinței SOLAS din 1995. De la intrarea în vigoare a Acordului de la Stockholm, s-au efectuat mai multe încercări pe model în conformitate cu metoda de încercare aflată în vigoare anterior. În timpul acestor încercări au fost identificate mai multe posibilități de îmbunătățire a procedurilor. Această nouă metodă de încercare pe model urmărește să includă aceste îmbunătățiri și, împreună cu notele de orientare care îi sunt prevăzute în apendice, să asigure o procedură mai fiabilă pentru evaluarea posibilităților de supraviețuire a unei nave de pasageri de tip ro-ro avariate pe mare. În cadrul încercărilor prevăzute la punctul 1.4 din cerințele de stabilitate prezentate în anexa I, nava ar trebui să fie capabilă să reziste în condițiile unei mări, astfel cum este descrisă la punctul 4 de mai jos în cel mai grav caz de avarie posibil.	Capitolul I Obiective 1. Prezenta metodă revizuită de încercare pe model reprezintă revizuirea metodei prezentate în apendicele anexei la Rezoluția 14 a Conferinței SOLAS din 1995. De la intrarea în vigoare a Acordului de la Stockholm, s-au efectuat mai multe încercări pe model în conformitate cu metoda de încercare aflată în vigoare anterior. În timpul acestor încercări au fost identificate mai multe posibilități de îmbunătățire a procedurilor. Această nouă metodă de încercare pe model urmărește să includă aceste îmbunătățiri și, împreună cu notele de orientare care îi sunt prevăzute în apendice, să asigure o procedură mai fiabilă pentru evaluarea posibilităților de supraviețuire a unei nave de pasageri de tip ro-ro avariate pe mare. În cadrul încercărilor prevăzute la pct. 1.5 din cerințele de stabilitate prevăzute în anexa nr. 1 la regulament, nava ar trebui să fie capabilă să reziste în condițiile unei mări, astfel cum este descrisă la pct.5-7 în cel mai grav caz de avarie posibil.	Compatibil	
2. Definiții LBP este lungimea între perpendiculare HS este înălțimea semnificativă a valului B este lățimea de construcție a navei TP este perioada de vârf TZ este perioada de traversare la nivel zero	Capitolul II. Definiții 2. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni: 2.1. LBP - este lungimea între perpendiclar; 2.2. HS - este înălțimea semnificativă a valului; 2.3. B - este lățimea de construcție a navei; 2.4. TP - este perioada de vârf;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
-----------------------------	---	--------------------------------	-----------------

	2.5. TZ - este perioada de traversare la nivel zero.		
3.1. Modelul de navă trebuie să reproducă nava reală, atât în ceea ce privește configurația exterioară, cât și structura interioară, în special toate spațiile avariate care influențează procesul de inundare și de acumulare a apei. Ar trebui utilizate pescajul intact, asieta, bandarea și curba limită KG în exploatare corespunzătoare cazului cel mai grav de avarie. De asemenea, cazul (cazurile) de avarie testat(e) trebuie să fie cel(e) mai grav(e) cazuri posibil(e) definite în conformitate cu normele SOLAS II-1/B/8.2.3.2 (SOLAS 90) cu privire la aria totală de sub curba pozitivă GZ, iar axa breșei trebuie să se afle în următorul interval:	Capitolul III Modelul de navă 3. Modelul de navă trebuie să reproducă nava reală, atât în ceea ce privește configurația exterioară, cât și structura interioară, în special toate spațiile avariate care influențează procesul de inundare și de acumulare a apei. Ar trebui utilizate pescajul intact, asieta, bandarea și curba limită KG în exploatare corespunzătoare cazului cel mai grav de avarie. De asemenea, cazul (cazurile) de avarie testat(e) trebuie să fie cel(e) mai grav(e) cazuri posibil(e) definite în conformitate cu normele SOLAS II-1/B/8.2.3.2 (SOLAS 90) cu privire la aria totală de sub curba pozitivă GZ, iar axa breșei trebuie să se afle în următorul interval:	Compatibil	
3.1.1. $\pm 35\%$ LBP de la centrul navei;	3.1. $\pm 35\%$ LBP de la centrul navei;	Compatibil	
3.1.2. se cere un test suplimentar pentru avaria cea mai gravă în intervalul $\pm 10\%$ LBP de la centrul navei, în cazul în care avaria menționată la punctul.1 se află în afara intervalului $\pm 10\%$ LBP de la centrul navei.	3.2. se cere un test suplimentar pentru avaria cea mai gravă în intervalul $\pm 10\%$ LBP de la centrul navei, în cazul în care avaria menționată la pct.1 se află în afara intervalului $\pm 10\%$ LBP de la centrul navei.		
3.2. Modelul trebuie să îndeplinească următoarele condiții:	4. Modelul trebuie să îndeplinească următoarele condiții:	Compatibil	
3.2.1. lungimea dintre perpendiculare (LBP) va fi de cel puțin 3 m sau va fi lungimea corespunzătoare unui model la scară de 1:40, oricare dintre aceste valori este mai mare, iar lungimea pe verticală va fi de cel puțin trei ori mai mare decât înălțimea standard a suprastructurii deasupra punții pereților de compartimentare (punții de bord liber);	4.1. lungimea dintre perpendiculare (LBP) va fi de cel puțin 3 m sau va fi lungimea corespunzătoare unui model la scară de 1:40, oricare dintre aceste valori este mai mare, iar lungimea pe verticală va fi de cel puțin trei ori mai mare decât înălțimea standard a suprastructurii deasupra punții pereților de compartimentare (punții de bord liber);	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
3.2.2. grosimea cocii în spațiile inundate nu va depăși 4 mm;	4.2. grosimea cocii în spațiile inundate nu va depăși 4 mm;	Compatibil	
3.2.3. atât în condiție intactă, cât și în condiții de avarie, modelul va respecta scările de deplasament și de pescaj corecte (TA, TM, TP, babord și tribord) cu o toleranță maximă pentru orice scară de pescaj de + 2 mm. Scările de pescaj din față și din spate vor fi situate cât mai aproape posibil de perpendiculara din față și din spate;	4.3. atât în condiție intactă, cât și în condiții de avarie, modelul va respecta scările de deplasament și de pescaj corecte (TA, TM, TP, babord și tribord) cu o toleranță maximă pentru orice scară de pescaj de + 2 mm. Scările de pescaj din față și din spate vor fi situate cât mai aproape posibil de perpendiculara din față și din spate;	Compatibil	
3.2.4. toate compartimentele și spațiile ro-ro avariate vor fi modelate ținând cont de permeabilitățile corecte ale suprafețelor și volumelor (valorile și distribuțiile reale), asigurându-se reprezentarea corectă a masei de apă de inundare și a distribuției de masă;	4.4. toate compartimentele și spațiile ro-ro avariate vor fi modelate ținând cont de permeabilitățile corecte ale suprafețelor și volumelor (valorile și distribuțiile reale), asigurându-se reprezentarea corectă a masei de apă de inundare și a distribuției de masă;	Compatibil	
3.2.5. caracteristicile mișcării le vor reproduce fidel pe cele ale navei reale, acordându-se o atenție deosebită toleranței distanței metacentrice în stare intactă și razelor de rotație în mișcările de rulu și tangaj. Ambele raze trebuie să fie măsurate în aer și să fie în intervalul de la 0,35B la 0,4B pentru mișcările de rulu și între 0,2LOA și 0,25LOA pentru mișcările de tangaj;	4.5. caracteristicile mișcării le vor reproduce fidel pe cele ale navei reale, acordându-se o atenție deosebită toleranței distanței metacentrice în stare intactă și razelor de rotație în mișcările de rulu și tangaj. Ambele raze trebuie să fie măsurate în aer și să fie în intervalul de la 0,35B la 0,4B pentru mișcările de rulu și între 0,2LOA și 0,25LOA pentru mișcările de tangaj;	Compatibil	
3.2.6. principalele elemente de structură, precum pereții de compartimentare etanși, gurile de aerisire etc., situate deasupra și dedesubtul punții pereților de compartimentare, care pot cauza o inundare asimetrică, vor fi modelate cât mai reprezentativ pentru situația reală. Dispozitivele de ventilație și de echilibrare se vor construi cu o secțiune minimă de 500 mm ² ;	4.6. principalele elemente de structură, precum pereții de compartimentare etanși, gurile de aerisire etc., situate deasupra și dedesubtul punții pereților de compartimentare, care pot cauza o inundare asimetrică, vor fi modelate cât mai reprezentativ pentru situația reală. Dispozitivele de ventilație și de	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
-----------------------------	---	--------------------------------	-----------------

	echilibrare se vor construi cu o secțiune minimă de 500 mm ² ;		
3.2.7. forma breșei cauzate de avarie va fi după cum urmează:	4.7. forma breșei cauzate de avarie va fi după cum urmează:	Compatibil	
1. trapezoidală, cu latura formând un unghi de 15° cu verticala și cu lățimea la linia de plutire proiectată în conformitate cu normele SOLAS II-1/8.4.1;	4.7.1. trapezoidală, cu latura formând un unghi de 15° cu verticala și cu lățimea la linia de plutire proiectată în conformitate cu normele SOLAS II-1/8.4.1;	Compatibil	
2. triunghi isoscel în plan orizontal, cu înălțimea egală cu B/5 în conformitate cu normele SOLAS II-1/8.4.2. În cazul în care bordajele laterale sunt instalate la maxim B/5, lungimea de avarie în dreptul bordajelor nu va fi mai mică de 25 mm;	4.7.2. triunghi isoscel în plan orizontal, cu înălțimea egală cu B/5 în conformitate cu normele SOLAS II-1/8.4.2. În cazul în care bordajele laterale sunt instalate la maxim B/5, lungimea de avarie în dreptul bordajelor nu va fi mai mică de 25 mm;	Compatibil	
3. fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctele 3.2.7.1 și 3.2.7.2 de mai sus, toate compartimentele considerate ca avariate la calculul celui (celor) mai grav(e) caz(uri) de avarie menționat(e) la punctul 3.1 ar trebui să fie inundate în încercările pe model;	4.7.3. fără a aduce atingere dispozițiilor de la pct. 4.7.1 și 4.7.2, toate compartimentele considerate ca avariate la calculul celui (celor) mai grav(e) caz(uri) de avarie menționat(e) la pct.3 ar trebui să fie inundate în încercările pe model;	Compatibil	
3.3. Modelul inundat aflat în stare de echilibru va fi înclinat cu un unghi suplimentar corespunzător celui indus de momentul de înclinare $M_h = \max(M_{pass}; \text{și } M_{launch}) - M_{wind}$, dar în nici un caz înclinarea finală nu ar trebui să fie mai mică de 1° față de avarie. M_{pass} , M_{launch} și M_{wind} sunt specificate în normele SOLAS II-1/8.2.3.4. Pentru navele existente, acest unghi poate fi considerat de 1°.	4.8. Modelul inundat aflat în stare de echilibru va fi înclinat cu un unghi suplimentar corespunzător celui indus de momentul de înclinare $M_h = \max(M_{pass}; M_{launch}) - M_{wind}$, dar în nici un caz înclinarea finală nu ar trebui să fie mai mică de 1° față de avarie. M_{pass} , M_{launch} și M_{wind} sunt specificate în normele SOLAS II-1/8.2.3.4. Pentru navele existente, acest unghi poate fi considerat de 1°.	Compatibil	
4. Procedura de încercare	Capitolul IV Procedura de încercare	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
4.1. Modelul de navă va fi supus acțiunii unei hule neregulate cu creastă lungă definită de spectrul JONSWAP, cu o înălțime de hulă semnificativă H_S, un coeficient de creștere maximal $\gamma = 3,3$ și cu o perioadă maximă $T_P = \sqrt[4]{H_S}$ $T_Z = T_P / 1,285$. H_S este înălțimea semnificativă a valului în zona de operare, a cărei probabilitate de depășire anuală nu este mai mare de 10 %, dar care este limitată la maxim 4 m.	5. Modelul de navă va fi supus acțiunii unei hule neregulate cu creastă lungă definită de spectrul JONSWAP, cu o înălțime de hulă semnificativă H_S, un coeficient de creștere maximal $\gamma = 3,3$ și cu o perioadă maximă $TP = \sqrt[4]{H_S}$ $TZ = TP / 1,285$. H_S este înălțimea semnificativă a valului în zona de operare, a cărei probabilitate de depășire anuală nu este mai mare de 10 %, dar care este limitată la maxim 4 m. De asemenea:		
4.1.1. lărgimea bazinului ar trebui să fie suficientă pentru a evita contactul sau altă interacțiune cu laturile bazinului și se recomandă să nu fie mai mică de $LBP + 2$ m;	5.1. lărgimea bazinului ar trebui să fie suficientă pentru a evita contactul sau altă interacțiune cu laturile bazinului și se recomandă să nu fie mai mică de $LBP + 2$ m;	Compatibil	
4.1.2. adâncimea bazinului ar trebui să fie suficientă pentru a modela corect valurile, dar nu mai mică de 1 m;	5.2. adâncimea bazinului ar trebui să fie suficientă pentru a modela corect valurile, dar nu mai mică de 1 m;	Compatibil	
4.1.3. pentru ca valurile să fie reproduse în mod reprezentativ, ar trebui să se efectueze măsurători înainte de încercare în trei locații diferite de-a lungul derivei de curent;	5.3. pentru ca valurile să fie reproduse în mod reprezentativ, ar trebui să se efectueze măsurători înainte de încercare în trei locații diferite de-a lungul derivei de curent;	Compatibil	
4.1.4. sonda de măsurare cea mai apropiată de generatorul de valuri ar trebui să fie poziționată în locul în care este așezat modelul la începutul încercării;	5.4. sonda de măsurare cea mai apropiată de generatorul de valuri ar trebui să fie poziționată în locul în care este așezat modelul la începutul încercării;	Compatibil	
4.1.5. variațiile H_S și TP ar trebui să se situeze într-un interval de ± 5 % pentru cele trei locații și	5.5. variațiile H_S și TP ar trebui să se situeze într-un interval de ± 5 % pentru cele trei locații și	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
4.1.6. pe durata încercărilor, în scopul omologării, ar trebui să se admită o toleranță de + 2,5 % pentru HS, ± 2,5 % pentru TP și ± 5 % pentru TZ în cazul sondei celei mai apropiate de generatorul de valuri.	5.6. pe durata încercărilor, în scopul omologării, ar trebui să se admită o toleranță de + 2,5 % pentru HS, ± 2,5 % pentru TP și ± 5 % pentru TZ în cazul sondei celei mai apropiate de generatorul de valuri.	Compatibil	
4.2. Modelul ar trebui să aibă libertate de derivă și să fie plasat în valuri de travers (cap de 90°) cu breșa de avarie îndreptată spre hulă, fără sistem de amarare montat permanent. Pentru a menține un cap de aproximativ 90° în valurile de travers pe perioada încercărilor, ar trebui îndeplinite următoarele condiții:	6. Modelul ar trebui să aibă libertate de derivă și să fie plasat în valuri de travers (cap de 90°) cu breșa de avarie îndreptată spre hulă, fără sistem de amarare montat permanent. Pentru a menține un cap de aproximativ 90° în valurile de travers pe perioada încercărilor, ar trebui îndeplinite următoarele condiții:	Compatibil	
4.2.1. liniile de control al capului destinate ajustărilor minore ar trebui să fie amplasate pe axa etravei și a pupei, în mod simetric și la un nivel între poziția KG și linia de plutire după avarie și	6.1. liniile de control al capului destinate ajustărilor minore ar trebui să fie amplasate pe axa etravei și a pupei, în mod simetric și la un nivel între poziția KG și linia de plutire după avarie; și	Compatibil	
4.2.2. viteza de transport ar trebui să fie egală cu viteza reală a derivei modelului și poate fi ajustată, dacă este necesar.	6.2. viteza de transport ar trebui să fie egală cu viteza reală a derivei modelului și poate fi ajustată, dacă este necesar.	Compatibil	
4.3 Ar trebui efectuate cel puțin 10 experimente. Perioada de încercare pentru fiecare experiment ar trebui să fie suficientă astfel încât să se ajungă într-o stare staționară, dar nu mai puțin de 30 de minute în timp real. Pentru fiecare experiment se va folosi un tren de undă diferit.	7. Ar trebui efectuate cel puțin 10 experimente. Perioada de încercare pentru fiecare experiment ar trebui să fie suficientă astfel încât să se ajungă într-o stare staționară, dar nu mai puțin de 30 de minute în timp real. Pentru fiecare experiment se va folosi un tren de undă diferit.	Compatibil	
5. Criterii de supraviețuire Modelul ar trebui considerat ca supraviețuitor în cazul în care se ajunge în stare staționară după fiecare încercare succesivă aplicată în conformitate cu cerințele prevăzute la punctul 4.3. Modelul este considerat răsturnat dacă se înregistrează unghiuri de rulu mai mari de 30° în raport cu axa verticală sau o bandare	Capitolul V. Criterii de supraviețuire 8. Modelul ar trebui considerat ca supraviețuitor în cazul în care se ajunge în stare staționară după fiecare încercare succesivă aplicată în conformitate cu cerințele prevăzute la pct. 7. Modelul este considerat răsturnat dacă se înregistrează unghiuri de rulu mai mari de 30° în raport cu axa verticală sau o bandare	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
constantă (medie) mai mare de 20° pentru mai mult de trei minute în timp real, chiar dacă se atinge o stare staționară.	constantă (medie) mai mare de 20° pentru mai mult de trei minute în timp real, chiar dacă se atinge o stare staționară.		
6. Raport de încercare	6. Capitolul VI. Raport de încercare	Compatibil	
6.1. Programul încercări pe model trebuie aprobat în prealabil de administrație.	9. Programul încercări pe model trebuie aprobat în prealabil de administrație.		
6.2. Încercările trebuie documentate printr-un raport și o înregistrare video sau pe alt suport vizual conținând toate informațiile pertinente despre model și rezultatele încercărilor, care urmează să fie aprobate de administrație. Acestea trebuie să conțină cel puțin spectrele de valuri teoretice și măsurate, precum și valorile statistice (HS, TP, TZ) ale înălțimii valurilor în trei locații diferite din bazin, pentru a obține un tren de undă reprezentativ, iar pentru încercările pe model, perioadele de timp ale principalelor valori statistice ale înălțimii valului în apropierea generatorului de valuri, precum și înregistrări ale mișcărilor de ruluu, de ridicare și de tangaj și ale vitezei de derivă.	10. Încercările trebuie documentate printr-un raport și o înregistrare video sau pe alt suport vizual conținând toate informațiile pertinente despre model și rezultatele încercărilor, care urmează să fie aprobate de administrație. Acestea trebuie să conțină cel puțin spectrele de valuri teoretice și măsurate, precum și valorile statistice (HS, TP, TZ) ale înălțimii valurilor în trei locații diferite din bazin, pentru a obține un tren de undă reprezentativ, iar pentru încercările pe model, perioadele de timp ale principalelor valori statistice ale înălțimii valului în apropierea generatorului de valuri, precum și înregistrări ale mișcărilor de ruluu, de ridicare și de tangaj și ale vitezei de derivă.	Compatibil	
ANEXA II ORIENTĂRI PENTRU ADMINISTRAȚIILE NAȚIONALE menționate la articolul 6 alineatul (3)	Anexa nr. 2 la Regulament privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro	Compatibil	
PARTEA I APLICARE	ORIENTĂRI PENTRU AGENȚIA NAVALĂ Capitolul I. Domeniul de aplicare	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
În conformitate cu dispozițiile articolului 6 alineatul (3) din prezenta directivă, administrațiile naționale ale statelor membre utilizează prezentele orientări la aplicarea cerințelor de stabilitate specifice prevăzute în anexa I secțiunea A, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu structura navei în cauză. Numerotarea punctelor prezentate în continuare corespunde punctelor din anexa I secțiunea A.	1. În conformitate cu dispozițiile pct.11-19 din regulament, ANRM utilizează prezentele orientări la aplicarea cerințelor de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr.1 la regulament, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu structura navei în cauză. Numerotarea punctelor prezentate în continuare corespunde punctelor din capitolul I din anexa nr.1 la regulament. 2. Scopul acestor orientări este de a asigura uniformizarea metodelor utilizate la construirea și verificarea modelului de navă, precum și la efectuarea încercărilor pe model și la analizarea acestora.		
Punctul 1 În primul rând, toate navele de pasageri ro-ro prevăzute la articolul 3 alineatul (1) din prezenta directivă trebuie să respecte standardul SOLAS 90 privind stabilitatea reziduală, care se aplică tuturor navelor de pasageri construite la sau după 29 aprilie 1990. Stabilirea punții reziduale fr, necesare pentru efectuarea calculelor prevăzute la punctul 1.1, se face pe baza acestui standard.	Capitolul II. Cerințe de stabilitate în stare de avarie pentru navele de pasageri ro-ro 3. În primul rând, toate navele de pasageri ro-ro prevăzute în pct.2 la regulament trebuie să respecte standardul SOLAS 90 privind stabilitatea reziduală, care se aplică tuturor navelor de pasageri construite la sau după 29 aprilie 1990. Stabilirea punții reziduale fr, necesare pentru efectuarea calculelor prevăzute la pct.3, se face pe baza acestui standard.	Compatibil	
Punctul 1.1 1. Prezentul punct se referă la volumul potențial de apă acumulată pe puntea pereților etanși (ro-ro). Se presupune că apa a pătruns pe punte printr-o breșă cauzată de avarie. Prezentul punct prevede ca nava să respecte, în afară de toate cerințele din standardul SOLAS 90, și acea parte din criteriile SOLAS 90	4. Prezentul punct se referă la volumul potențial de apă acumulată pe puntea pereților etanși (ro-ro). Se presupune că apa a pătruns pe punte printr-o breșă cauzată de avarie. Prezentul punct prevede ca nava să respecte, în afară de toate cerințele din standardul SOLAS 90, și acea parte din criteriile SOLAS 90 prevăzute la pct. 2.3 – 2.3.4 din regula II-1/B/8 la calcularea cantității de apă de pe punte. La efectuarea	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
prevăzute la punctele 2.3 – 2.3.4 din regula II-1/B/8 la calcularea cantității de apă de pe punte. La efectuarea acestui calcul nu este necesar să se ia în considerare nici o altă cerință prevăzută în regula II-1/B/8. De exemplu, pentru efectuarea acestui calcul, nava nu este necesar să respecte cerințele privind unghiurile de echilibru sau nescufundarea liniei de afundare.	acestui calcul nu este necesar să se ia în considerare nici o altă cerință prevăzută în regula II-1/B/8. De exemplu, pentru efectuarea acestui calcul, nava nu este necesar să respecte cerințele privind unghiurile de echilibru sau nescufundarea liniei de afundare.		
2. Apa acumulată se introduce ca o încărcătură lichidă cu o suprafață uniformă în interiorul tuturor compartimentelor care se presupune că sunt inundate pe puntea pentru automobile. Înălțimea (h_w) a apei de pe punte depinde de bordul liber rezidual (f_r), după avariere, și se măsoară în zona avariei (a se vedea figura 1). Bordul liber rezidual reprezintă distanța minimă dintre puntea ro-ro avariata și linia de plutire finală (după măsurile de egalizare, după caz) din zona în care se presupune că s-a produs avaria, după examinarea tuturor scenariilor posibile de avarie, pentru a stabili conformitatea cu standardul SOLAS 90, astfel cum se prevede la punctul 1 din anexa I. La calcularea f_r nu ar trebui să se țină seama de efectul volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata.	5. Apa acumulată se introduce ca o încărcătură lichidă cu o suprafață uniformă în interiorul tuturor compartimentelor care se presupune că sunt inundate pe puntea pentru automobile. Înălțimea (h_w) a apei de pe punte depinde de bordul liber rezidual (f_r), după avariere, și se măsoară în zona avariei (a se vedea figura 1). Bordul liber rezidual reprezintă distanța minimă dintre puntea ro-ro avariata și linia de plutire finală (după măsurile de egalizare, după caz) din zona în care se presupune că s-a produs avaria, după examinarea tuturor scenariilor posibile de avarie, pentru a stabili conformitatea cu standardul SOLAS 90, astfel cum se prevede la pct. 1 din anexa nr.1 la regulament. La calcularea f_r nu ar trebui să se țină seama de efectul volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata.	Compatibil	
3. În cazul în care f_r este egal sau mai mare de 2,0 m, se presupune că nu s-a acumulat apă pe puntea ro-ro. În cazul în care f_r este egal sau mai mic de 0,3 m, se presupune că înălțimea h_w este de 0,5 m. Înălțimile intermediare de apă se obțin prin interpolare liniară (a se vedea figura 2).	6. În cazul în care f_r este egal sau mai mare de 2,0 m, se presupune că nu s-a acumulat apă pe puntea ro-ro. În cazul în care f_r este egal sau mai mic de 0,3 m, se presupune că înălțimea h_w este de 0,5 m. Înălțimile intermediare de apă se obțin prin interpolare liniară (a se vedea figura 2).	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Punctul 1.2 Sunt considerate eficiente numai mijloacele de scurgere a apei care au capacitatea de a împiedica acumularea pe punte a unor cantități mari de apă, respectiv a mii de tone de apă pe oră, care reprezintă o cantitate mult prea mare față de capacitățile existente în momentul adoptării prezentelor dispoziții. Astfel de sisteme de scurgere performante pot fi elaborate și aprobate în viitor (pe baza orientărilor care urmează a fi stabilite de către Organizația Maritimă Internațională).	7. Sunt considerate eficiente numai mijloacele de scurgere a apei care au capacitatea de a împiedica acumularea pe punte a unor cantități mari de apă, respectiv a mii de tone de apă pe oră, care reprezintă o cantitate mult prea mare față de capacitățile existente în momentul adoptării prezentelor dispoziții. Astfel de sisteme de scurgere performante pot fi elaborate și aprobate în viitor (pe baza orientărilor care urmează a fi stabilite de către Organizația Maritimă Internațională).	Compatibil	
Punctul 1.3 1. Volumul presupus de apă acumulată pe punte poate fi redus, în afara oricărei alte reduceri a volumului de apă efectuat în conformitate cu punctul 1.1, în cazul exploatării în zone delimitate geografic. Aceste zone sunt stabilite în funcție de înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) caracteristică zonei, în conformitate cu dispozițiile articolului 5 din prezenta directivă.	8. Volumul presupus de apă acumulată pe punte poate fi redus, în afara oricărei alte reduceri a volumului de apă efectuat în conformitate cu pct.4-6, în cazul exploatării în zone delimitate geografic. Aceste zone sunt stabilite în funcție de înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) caracteristică zonei, în conformitate cu dispozițiile pct.7-10 din regulament.	Compatibil	
2. În cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) din zona în cauză este egală sau mai mică de 1,5 m, se presupune că nu s-a acumulat o cantitate suplimentară de apă pe puntea ro-ro avariata. În cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) din zona în cauză este egală sau mai mare de 4,0 m, înălțimea apei care se presupune că s-a acumulat este reprezentată de valoarea calculată în conformitate cu dispozițiile punctului 1.1. Valorile intermediare se calculează prin interpolare liniară (a se vedea figura 3).	9. În cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) din zona în cauză este egală sau mai mică de 1,5 m, se presupune că nu s-a acumulat o cantitate suplimentară de apă pe puntea ro-ro avariata. În cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (h_s) din zona în cauză este egală sau mai mare de 4,0 m, înălțimea apei care se presupune că s-a acumulat este reprezentată de valoarea calculată în conformitate cu dispozițiile pct.4-6. Valorile intermediare se calculează prin interpolare liniară (a se vedea figura 3).	Compatibil	
3. Întrucât înălțimea h_w se menține constantă, cantitatea de apă adăugată variază în funcție de unghiul de bandă	10. Întrucât înălțimea h_w se menține constantă, cantitatea de apă adăugată variază în funcție de	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
și de scufundarea sau nescufundarea muchiei punții la un anumit unghi de bandă (a se vedea figura 4). Ar trebui menționat că permeabilitatea presupusă a spațiilor punții pentru automobile este de 90 % (CSM/Circ. 649), în timp ce permeabilitatea presupusă a altor spații inundate este cea prevăzută în Convenția SOLAS.	unghiul de bandă și de scufundarea sau nescufundarea muchiei punții la un anumit unghi de bandă (a se vedea figura 4). Ar trebui menționat că permeabilitatea presupusă a spațiilor punții pentru automobile este de 90 % (CSM/Circ. 649), în timp ce permeabilitatea presupusă a altor spații inundate este cea prevăzută în Convenția SOLAS.		
4. În cazul în care calculele efectuate pentru demonstrarea conformității cu prezenta directivă se referă la o înălțime semnificativă a valurilor mai mică de 4,0 m, această înălțime mai mică trebuie prevăzută în certificatul de siguranță al navei de pasageri.	11. În cazul în care calculele efectuate pentru demonstrarea conformității cu prezentul Regulament se referă la o înălțime semnificativă a valurilor mai mică de 4,0 m, această înălțime mai mică trebuie prevăzută în certificatul de siguranță al navei de pasageri.	Compatibil	
Punctele 1.4 și 1.5 Ca alternativă la necesitatea de a fi îndeplinite noile cerințe de stabilitate prevăzute la punctul 1.1 sau 1.3, o administrație poate accepta dovada de conformitate efectuată prin teste efectuate pe model. Cerințele privind testul efectuat pe model sunt detaliate în apendicele la anexa I. Orientările privind aceste teste se regăsesc în partea II a prezentei anexe.	12. Ca alternativă la necesitatea de a fi îndeplinite noile cerințe de stabilitate prevăzute în pct.4-6 sau pct.8-11, o administrație poate accepta dovada de conformitate efectuată prin teste efectuate pe model. Cerințele privind testul efectuat pe model sunt detaliate în apendicele la anexa I. Orientările privind aceste teste se regăsesc în partea II a prezentei anexe.	Compatibil	
Punctul 1.6 Curbele KG sau GM în exploatare stabilite în mod tradițional conform standardului SOLAS 90 pot să nu rămână aplicabile în cazuri în care se presupune că „apa de pe punte” se acumulează în conformitate cu prezenta directivă și poate fi necesar să se stabilească curbe revizuite care să țină seama de efectele acestei ape suplimentare. În acest sens, trebuie efectuate suficiente calcule corespunzătoare unui număr adecvat de pescaje și asiete în exploatare.	Punctul 1.6 13. Curbele KG sau GM în exploatare stabilite în mod tradițional conform standardului SOLAS 90 pot să nu rămână aplicabile în cazuri în care se presupune că „apa de pe punte” se acumulează în conformitate cu prezenta directivă și poate fi necesar să se stabilească curbe revizuite care să țină seama de efectele acestei ape suplimentare. În acest sens, trebuie efectuate suficiente calcule corespunzătoare unui număr adecvat de pescaje și asiete în exploatare.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Notă: Curbele KG/GM revizuite în exploatare pot fi deduse prin iterație, excesul minim de GM rezultat din calculele de stabilitate în avarie cu apă pe punte adăugându-se la valoarea KG (sau se deduce din GM) utilizată la stabilirea valorilor bordului liber avariat (fr), pe care se bazează cantitățile de apă de pe punte, repetându-se acest proces până când excesul de GM devine neglijabil. Se anticipează ca operatorii să înceapă iterația cu valori maxime de KG și minime de GM corespunzătoare unor condiții rezonabile de exploatare și că vor adapta de așa manieră puntea pereților etanși încât să se reducă la maxim excesul de GM rezultat din calculele de stabilitate în stare de avarie cu apă acumulată pe punte.	14. Curbele KG/GM revizuite în exploatare pot fi deduse prin iterație, excesul minim de GM rezultat din calculele de stabilitate în avarie cu apă pe punte adăugându-se la valoarea KG (sau se deduce din GM) utilizată la stabilirea valorilor bordului liber avariat (fr), pe care se bazează cantitățile de apă de pe punte, repetându-se acest proces până când excesul de GM devine neglijabil. Se anticipează ca operatorii să înceapă iterația cu valori maxime de KG și minime de GM corespunzătoare unor condiții rezonabile de exploatare și că vor adapta de așa manieră puntea pereților etanși încât să se reducă la maxim excesul de GM rezultat din calculele de stabilitate în stare de avarie cu apă acumulată pe punte.	Compatibil	
Punctul 2.1 Ca și în cazul cerințelor de stabilitate în stare de avarie prevăzute în Convenția SOLAS, pereții etanși aflați în interiorul liniei B/5 sunt considerați intacti în caz de avarie prin coliziune laterală.	15. Ca și în cazul cerințelor de stabilitate în stare de avarie prevăzute în Convenția SOLAS, pereții etanși aflați în interiorul liniei B/5 sunt considerați intacti în caz de avarie prin coliziune laterală.	Compatibil	
Punctul 2.2 În cazul în care bordajele laterale sunt instalate de așa manieră încât să permită conformitatea cu regula II-1/B/8, ceea ce determină creșterea lățimii (B) navei și, în consecință, o mai mare distanță B/5 în raport cu marginile navei, o astfel de modificare nu trebuie să determine reamplasarea vreunei părți structurale existente sau a vreunui pătrunderi existente a principalilor pereți etanși transversali sub puntea pereților etanși (a se vedea figura 5).	16. În cazul în care bordajele laterale sunt instalate de așa manieră încât să permită conformitatea cu regula II-1/B/8, ceea ce determină creșterea lățimii (B) navei și, în consecință, o mai mare distanță B/5 în raport cu marginile navei, o astfel de modificare nu trebuie să determine reamplasarea vreunei părți structurale existente sau a vreunui pătrunderi existente a principalilor pereți etanși transversali sub puntea pereților etanși (a se vedea figura 5).	Compatibil	
Punctul 2.3	17. Pereții de compartimentare/barierele transversale sau longitudinale instalate și luate în	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
1. Pereții de compartimentare/barierele transversale sau longitudinale instalate și luate în considerare la controlarea mișcării volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata nu este necesar să fie complet etanșe. Poate fi permisă scurgerea unor cantități mici de apă cu condiția ca sistemul de scurgere să poată preveni acumularea de apă pe „cealaltă parte” a peretelui de compartimentare/barierei. În cazurile în care saboturile de furtună devin inefficiente din cauza pierderii diferenței pozitive dintre nivelurile de apă, trebuie prevăzute alte mijloace de scurgere pasivă.	considerare la controlarea mișcării volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariata nu este necesar să fie complet etanșe. Poate fi permisă scurgerea unor cantități mici de apă cu condiția ca sistemul de scurgere să poată preveni acumularea de apă pe „cealaltă parte” a peretelui de compartimentare/barierei. În cazurile în care saboturile de furtună devin inefficiente din cauza pierderii diferenței pozitive dintre nivelurile de apă, trebuie prevăzute alte mijloace de scurgere pasivă.		
2. Înălțimea (B_h) a pereților de compartimentare/barierelor transversale și longitudinale nu trebuie să fie mai mică de $(8 \times h_w)$ metri, unde h_w reprezintă înălțimea apei acumulate calculată pe baza bordului liber rezidual și a înălțimii semnificative a valurilor (prevăzute la punctele 1.1 și 1.3). Cu toate acestea, înălțimea pereților de compartimentare/barierelor nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele valori:	18. Înălțimea (B_h) a pereților de compartimentare/barierelor transversale și longitudinale nu trebuie să fie mai mică de $(8 \times h_w)$ metri, unde h_w reprezintă înălțimea apei acumulate calculată pe baza bordului liber rezidual și a înălțimii semnificative a valurilor (prevăzute în pct.4-6 și pct.8-11). Cu toate acestea, înălțimea pereților de compartimentare/barierelor nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele valori:	Compatibil	
(a) 2,2 metri sau (b) înălțimea dintre puntea pereților etanși și punctul cel mai de jos al punților pentru automobile intermediare sau suspendate aflate în poziția cea mai coborâtă. Ar trebui menționat că toate deschiderile care se află între marginea superioară a peretelui etanș și marginea inferioară a bordajului trebuie „obturate” în plan transversal sau longitudinal (a se vedea figura 6).	18.1. 2,2 metri sau 18.2. înălțimea dintre puntea pereților etanși și punctul cel mai de jos al punților pentru automobile intermediare sau suspendate aflate în poziția cea mai coborâtă. Ar trebui menționat că toate deschiderile care se află între marginea superioară a peretelui etanș și marginea inferioară a bordajului trebuie „obturate” în plan transversal sau longitudinal (a se vedea figura 6).	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Pereții de compartimentare/barierele cu o înălțime mai mică decât cea menționată anterior pot fi acceptați în cazul în care testele efectuate pe model sunt realizate în conformitate cu partea II a prezentei anexe, pentru a confirma că această configurație alternativă asigură un standard de supraviețuire adecvat. Trebuie acordată atenție la stabilirea înălțimii pereților de compartimentare /barierelor, astfel încât aceasta să fie suficientă pentru a împiedica inundarea progresivă în limitele de stabilitate cerute. Testele efectuate pe model trebuie să respecte aceste limite de stabilitate. Notă: Limita de stabilitate poate fi redusă la 10 grade cu condiția măririi zonei corespunzătoare de sub curbă (conform CSM 64/22).	18.3. Pereții de compartimentare/barierele cu o înălțime mai mică decât cea menționată anterior pot fi acceptați în cazul în care testele efectuate pe model sunt realizate în conformitate cu prevederile capitolului II, pentru a confirma că această configurație alternativă asigură un standard de supraviețuire adecvat. Trebuie acordată atenție la stabilirea înălțimii pereților de compartimentare /barierelor, astfel încât aceasta să fie suficientă pentru a împiedica inundarea progresivă în limitele de stabilitate cerute. Testele efectuate pe model trebuie să respecte aceste limite de stabilitate. Limita de stabilitate poate fi redusă la 10 grade cu condiția măririi zonei corespunzătoare de sub curbă (conform CSM 64/22).	Compatibil	
Punctul 2.5.1 Suprafața „A” se referă la deschideri permanente. Ar trebui menționat că opțiunea „saborduri de furtună” nu este adecvată pentru navele care, pentru a respecta criteriile, necesită flotabilitate pentru întreaga suprastructură sau pentru o parte a acesteia. Sabordurile de furtună trebuie prevăzute cu supape de închidere care să împiedice pătrunderea apei, dar care să permită scurgerea acesteia. Aceste supape nu trebuie acționate de anumite dispozitive. Ele trebuie să funcționeze automat și trebuie demonstrat că nu împiedică scurgerea în mod semnificativ. Orice reducere semnificativă a eficienței acestora trebuie compensată prin instalarea unor deschideri suplimentare, astfel încât să se mențină suprafața cerută.	19. Suprafața „A” se referă la deschideri permanente. Ar trebui menționat că opțiunea „saborduri de furtună” nu este adecvată pentru navele care, pentru a respecta criteriile, necesită flotabilitate pentru întreaga suprastructură sau pentru o parte a acesteia. Sabordurile de furtună trebuie prevăzute cu supape de închidere care să împiedice pătrunderea apei, dar care să permită scurgerea acesteia. Aceste supape nu trebuie acționate de anumite dispozitive. Ele trebuie să funcționeze automat și trebuie demonstrat că nu împiedică scurgerea în mod semnificativ. Orice reducere semnificativă a eficienței acestora trebuie compensată prin instalarea unor deschideri suplimentare, astfel încât să se mențină suprafața cerută.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Punctul 2.5.2 Sabordurile de furtună sunt considerate eficiente în cazul în care distanța minimă de la marginea inferioară a sabordului de furtună la linia de plutire avariata este de cel puțin 1,0 m. La calcularea distanței minime nu se ia în considerare efectul vreunei cantități suplimentare de apă pe punte (a se vedea figura 7).	20. Sabordurile de furtună sunt considerate eficiente în cazul în care distanța minimă de la marginea inferioară a sabordului de furtună la linia de plutire avariata este de cel puțin 1,0 m. La calcularea distanței minime nu se ia în considerare efectul vreunei cantități suplimentare de apă pe punte (a se vedea figura 7).	Compatibil	
Punctul 2.5.3 Sabordurile de furtună trebuie situate cât mai jos posibil pe parapetul lateral sau pe bordajul metalic. Marginea inferioară a deschiderii sabordului de furtună nu trebuie să se afle la mai mult de 2 cm deasupra punții pereților etanși, iar marginea superioară a sabordului nu trebuie să se afle la mai mult de 0,6 m de aceasta (a se vedea figura 8).	21. Sabordurile de furtună trebuie situate cât mai jos posibil pe parapetul lateral sau pe bordajul metalic. Marginea inferioară a deschiderii sabordului de furtună nu trebuie să se afle la mai mult de 2 cm deasupra punții pereților etanși, iar marginea superioară a sabordului nu trebuie să se afle la mai mult de 0,6 m de aceasta (a se vedea figura 8).	Compatibil	
Notă: Zonele cărora li se aplică punctul 2.5, respectiv acele spații în care sunt instalate saborduri de furtună sau deschideri similare, nu se includ ca spații intacte la calcularea curbelor de stabilitate în stare intactă și de avarie.	22. Zonele cărora li se aplică pct.19-21, respectiv acele spații în care sunt instalate saborduri de furtună sau deschideri similare, nu se includ ca spații intacte la calcularea curbelor de stabilitate în stare intactă și de avarie.	Compatibil	
Punctul 2.6 1. Dimensiunea prevăzută a avariei se aplică pe toată lungimea navei. În funcție de standardul de compartimentare, avaria poate să nu afecteze nici un perete de compartimentare sau poate afecta doar un perete de compartimentare care se află sub puntea pereților etanși sau numai un perete de compartimentare care se află deasupra punții pereților etanși sau diferite combinații.	23. Dimensiunea prevăzută a avariei se aplică pe toată lungimea navei. În funcție de standardul de compartimentare, avaria poate să nu afecteze nici un perete de compartimentare sau poate afecta doar un perete de compartimentare care se află sub puntea pereților etanși sau numai un perete de compartimentare care se află deasupra punții pereților etanși sau diferite combinații.	Compatibil	
2. Toți pereții de compartimentare transversali și longitudinali/toate barierele transversale și	24. Toți pereții de compartimentare transversali și longitudinali/toate barierele transversale și	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
longitudinale care rețin cantitatea presupusă de apă acumulată trebuie să fie instalate și asigurate pe toată perioada în care nava se află în larg.	longitudinale care rețin cantitatea presupusă de apă acumulată trebuie să fie instalate și asigurate pe toată perioada în care nava se află în larg.		
3. În cazurile în care pereții de compartimentare transversali/barierele transversale sunt avariate, apa trebuie să se acumuleze pe punte uniform de ambele părți ale pereților de compartimentare avariați/barierelor avariate ajungând la o înălțime h_w (a se vedea figura 9).	25. În cazurile în care pereții de compartimentare transversali/barierele transversale sunt avariate, apa trebuie să se acumuleze pe punte uniform de ambele părți ale pereților de compartimentare avariați/barierelor avariate ajungând la o înălțime h_w (a se vedea figura 9).	Compatibil	
PARTEA II ÎNCERCAREA PE MODEL Scopul acestor orientări este de a asigura uniformizarea metodelor utilizate la construirea și verificarea modelului de navă, precum și la efectuarea încercărilor pe model și la analizarea acestora. Sensul punctelor 1 și 2 din appendicele la anexa I se consideră a fi evident.	Capitolul II. ÎNCERCAREA PE MODEL Secțiunea I. Modelul de navă Scopul acestor orientări este de a asigura uniformizarea metodelor utilizate la construirea și verificarea modelului de navă, precum și la efectuarea încercărilor pe model și la analizarea acestora.	Compatibil	
Punctul 3 – Modelul de navă 3.1. Materialul din care se construiește modelul nu este important în sine, cu condiția ca modelul, atât în stare intactă, cât și în condiții de avarie, să fie suficient de rigid pentru a prezenta aceleași caracteristici hidrostatice ca și nava reală, iar încovoierea cocii în hulă să fie neglijabilă. De asemenea, este important să se asigure reproducerea cât mai exactă a compartimentelor avariate, pentru a permite o reprezentare corectă a volumului de apă.	26. Materialul din care se construiește modelul nu este important în sine, cu condiția ca modelul, atât în stare intactă, cât și în condiții de avarie, să fie suficient de rigid pentru a prezenta aceleași caracteristici hidrostatice ca și nava reală, iar încovoierea cocii în hulă să fie neglijabilă. De asemenea, este important să se asigure reproducerea cât mai exactă a compartimentelor avariate, pentru a permite o reprezentare corectă a volumului de apă.	Compatibil	

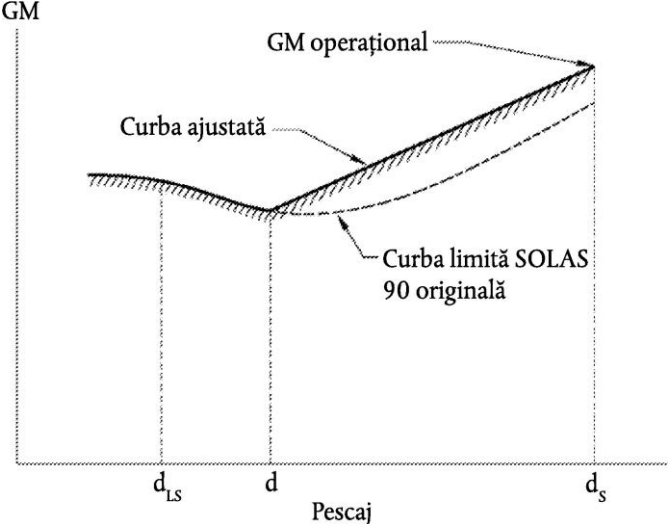
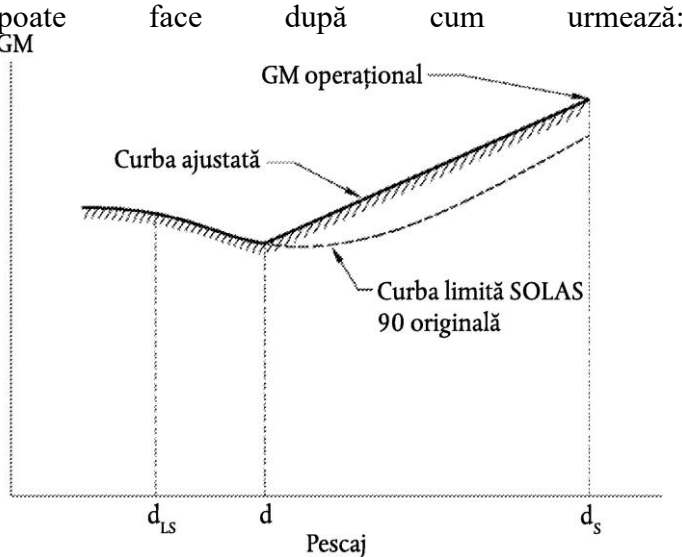
6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Trebuie să se ia măsuri de prevenire a infiltrării apei în părțile intacte ale modelului, deoarece aceasta (chiar și în cantități mici) îi afectează comportamentul.	27. Trebuie să se ia măsuri de prevenire a infiltrării apei în părțile intacte ale modelului, deoarece aceasta (chiar și în cantități mici) îi afectează comportamentul.		
În încercările pe model pentru cele mai grave avarii prevăzute de Convenția SOLAS în apropierea capetelor navei s-a observat că nu este posibilă inundarea progresivă din cauza tendinței apei de pe punte de a se acumula lângă breșa de avarie și deci de a se scurge în afară. S-a introdus limita de $\pm 35\%$ în scop de prevenție, deoarece astfel de modele au putut să supraviețuiască în condiții de mare foarte agitată, dar s-au răsturnat în condiții de mare mai puțin agitată și cu avarii mai puțin grave în conformitate cu SOLAS, situate departe de capete.	28. În încercările pe model pentru cele mai grave avarii prevăzute de Convenția SOLAS în apropierea capetelor navei s-a observat că nu este posibilă inundarea progresivă din cauza tendinței apei de pe punte de a se acumula lângă breșa de avarie și deci de a se scurge în afară. S-a introdus limita de $\pm 35\%$ în scop de prevenție, deoarece astfel de modele au putut să supraviețuiască în condiții de mare foarte agitată, dar s-au răsturnat în condiții de mare mai puțin agitată și cu avarii mai puțin grave în conformitate cu SOLAS, situate departe de capete.	Compatibil	
Cercetări aprofundate efectuate în scopul elaborării de criterii adecvate pentru navele noi au arătat clar că alături de înălțimea metacentrică și bordul liber, care sunt parametri importanți pentru supraviețuirea navelor de pasageri, și aria de sub curba de stabilitate reziduală este un factor major. În consecință, la alegerea celei mai grave avarii după criteriile SOLAS în conformitate cu cerințele punctului 3.1, se consideră avaria cea mai gravă avaria pentru care aria de sub curba de stabilitate reziduală este minimă.	29. Cercetări aprofundate efectuate în scopul elaborării de criterii adecvate pentru navele noi au arătat clar că alături de înălțimea metacentrică și bordul liber, care sunt parametri importanți pentru supraviețuirea navelor de pasageri, și aria de sub curba de stabilitate reziduală este un factor major. În consecință, la alegerea celei mai grave avarii după criteriile SOLAS în conformitate cu cerințele pct.26-28, se consideră avaria cea mai gravă avaria pentru care aria de sub curba de stabilitate reziduală este minimă.	Compatibil	
3.2 Caracteristicile modelului	Secțiunea II. Caracteristicile modelului	Compatibil	
3.2.1. Știut fiind că efectele de scară joacă un rol important în comportamentul modelului în timpul încercărilor, este important să se asigure reducerea la	30. Știut fiind că efectele de scară joacă un rol important în comportamentul modelului în timpul încercărilor, este important să se asigure reducerea la	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
minimum a acestor efecte. Modelul trebuie să fie cât se poate de mare, deoarece aceasta permite construirea mai ușoară a detaliilor compartimentelor avariate și reduce efectele de scară. Se recomandă, prin urmare, ca lungimea modelului să fie la o scară de cel puțin 1:40 sau 3 m, oricare dintre cele două valori este mai mare.	minimum a acestor efecte. Modelul trebuie să fie cât se poate de mare, deoarece aceasta permite construirea mai ușoară a detaliilor compartimentelor avariate și reduce efectele de scară. Se recomandă, prin urmare, ca lungimea modelului să fie la o scară de cel puțin 1:40 sau 3 m, oricare dintre cele două valori este mai mare.		
S-a constatat în timpul încercărilor că dimensiunea verticală a modelului poate afecta rezultatele testelor dinamice. Este necesar, prin urmare, ca înălțimea navei deasupra punții pereților de compartimentare (bordul liber) să fie de cel puțin trei ori mai mare decât înălțimea standard a suprastructurii, astfel încât valurile mari din trenul de undă să nu se spargă peste model.	31. S-a constatat în timpul încercărilor că dimensiunea verticală a modelului poate afecta rezultatele testelor dinamice. Este necesar, prin urmare, ca înălțimea navei deasupra punții pereților de compartimentare (bordul liber) să fie de cel puțin trei ori mai mare decât înălțimea standard a suprastructurii, astfel încât valurile mari din trenul de undă să nu se spargă peste model.	Compatibil	
3.2.2. În zona avariei presupuse, modelul trebuie să fie cât se poate de subțire pentru o reprezentare adecvată a apei de inundare și a centrului de gravitație al acesteia. Grosimea cocii nu trebuie să depășească 4 mm. Se admite că s-ar putea ca elementele primare și secundare ale compartimentării și coca modelului în zona avariei să nu fie reproduse suficient de detaliat și, datorită acestor limitări constructive, să nu fie posibil un calcul exact al permeabilității presupuse a spațiului.	32. În zona avariei presupuse, modelul trebuie să fie cât se poate de subțire pentru o reprezentare adecvată a apei de inundare și a centrului de gravitație al acesteia. Grosimea cocii nu trebuie să depășească 4 mm. Se admite că s-ar putea ca elementele primare și secundare ale compartimentării și coca modelului în zona avariei să nu fie reproduse suficient de detaliat și, datorită acestor limitări constructive, să nu fie posibil un calcul exact al permeabilității presupuse a spațiului.	Compatibil	
3.2.3. Este important ca nu numai pescajul în stare intactă să fie verificat, ci și pescajele modelului avariat să fie măsurate exact pentru a fi corelate cu acelea rezultate din calculul stabilității în stare de avarie. Din motive practice, se acceptă o toleranță de + 2 mm pentru orice pescaj.	33. Este important ca nu numai pescajul în stare intactă să fie verificat, ci și pescajele modelului avariat să fie măsurate exact pentru a fi corelate cu acelea rezultate din calculul stabilității în stare de avarie. Din motive practice, se acceptă o toleranță de + 2 mm pentru orice pescaj.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
3.2.4. După măsurarea pescajelor în avarie, s-ar putea dovedi necesar să se ajusteze permeabilitatea compartimentului avariat, fie prin introducerea unor volume intacte, fie prin adăugarea unor greutateți. Cu toate acestea, este important, de asemenea, să se asigure reprezentarea adecvată a centrului de gravitație al volumului de apă de inundare. În acest caz, orice ajustări trebuie efectuate cu o marjă de siguranță suficientă.	34. După măsurarea pescajelor în avarie, s-ar putea dovedi necesar să se ajusteze permeabilitatea compartimentului avariat, fie prin introducerea unor volume intacte, fie prin adăugarea unor greutateți. Cu toate acestea, este important, de asemenea, să se asigure reprezentarea adecvată a centrului de gravitație al volumului de apă de inundare. În acest caz, orice ajustări trebuie efectuate cu o marjă de siguranță suficientă.	Compatibil	
În cazul în care se cere ca modelul să fie echipat cu bariere pe punte, iar barierele au o înălțime mai mică decât cea a pereților de compartimentare indicată mai jos, modelul va fi echipat cu un sistem de televiziune în circuit închis (CCTV) astfel încât orice „stropire” și orice acumulare de apă în zona neavariată a punții să poată fi monitorizată. În acest caz, rezultatele încercărilor vor cuprinde și o înregistrare video a evenimentului.	35. În cazul în care se cere ca modelul să fie echipat cu bariere pe punte, iar barierele au o înălțime mai mică decât cea a pereților de compartimentare indicată mai jos, modelul va fi echipat cu un sistem de televiziune în circuit închis (CCTV) astfel încât orice „stropire” și orice acumulare de apă în zona neavariată a punții să poată fi monitorizată. În acest caz, rezultatele încercărilor vor cuprinde și o înregistrare video a evenimentului.	Compatibil	
Înălțimea pereților de compartimentare transversali sau longitudinali considerați ca fiind eficienți pentru a reține acumularea presupusă de apă de mare în compartimentul afectat de pe puntea ro-ro avariata va fi de cel puțin 4 m, în afara cazului în care înălțimea apei este mai mică de 0,5 m. În astfel de cazuri, înălțimea pereților de compartimentare se calculează după cum urmează: $Bh = 8hW$, unde Bh este înălțimea peretelui de compartimentare și hW este înălțimea apei. În orice caz, înălțimea minimă a peretelui de compartimentare nu va fi mai mică de 2,2 m. Cu toate acestea, în cazul unei nave cu punți suspendate, pentru automobile, înălțimea	36. Înălțimea pereților de compartimentare transversali sau longitudinali considerați ca fiind eficienți pentru a reține acumularea presupusă de apă de mare în compartimentul afectat de pe puntea ro-ro avariata va fi de cel puțin 4 m, în afara cazului în care înălțimea apei este mai mică de 0,5 m. În astfel de cazuri, înălțimea pereților de compartimentare se calculează după cum urmează: $Bh = 8hW$, unde Bh este înălțimea peretelui de compartimentare și hW este înălțimea apei. În orice caz, înălțimea minimă a peretelui de compartimentare nu va fi mai mică de 2,2 m. Cu toate acestea, în cazul unei nave cu punți suspendate, pentru automobile, înălțimea minimă a	Compatibil	

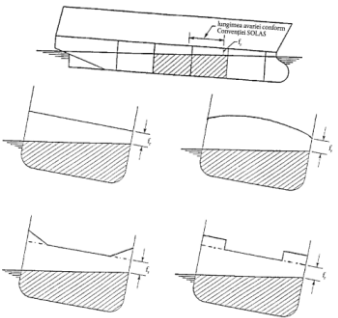
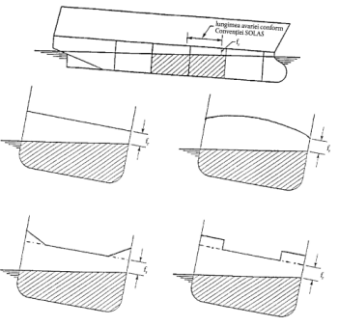
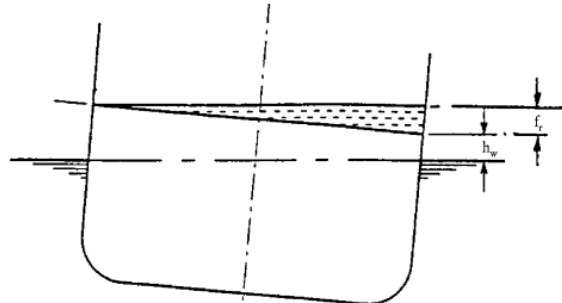
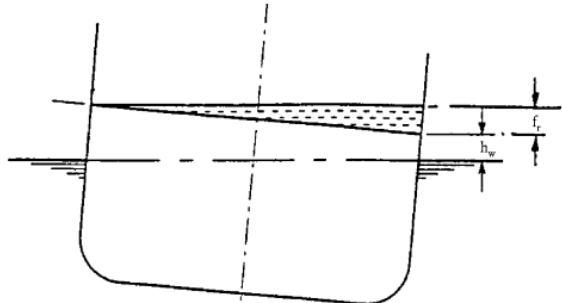
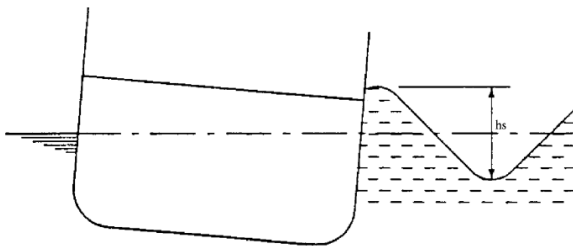
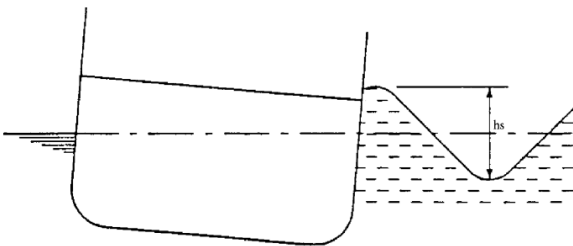
6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
minimă a peretelui de compartimentare nu va fi mai mică decât înălțimea liberă de sub puntea suspendată atunci când aceasta este coborâtă.	peretelui de compartimentare nu va fi mai mică decât înălțimea liberă de sub puntea suspendată atunci când aceasta este coborâtă.		
3.2.5 Pentru a asigura o redare fidelă a caracteristicilor de mișcare ale navei reale, este important ca modelul să fie înclinat și supus unei mișcări de rulu în stare intactă pentru a verifica înălțimea metacentrică în stare intactă și distribuția masei în aceste condiții. Distribuția masei trebuie măsurată în aer. Raza de rotație transversală a navei reale ar trebui să se afle în intervalul de la 0,35B la 0,4B, iar raza de rotație longitudinală ar trebui să se afle în intervalul de la 0,2L la 0,25L. Notă: Chiar dacă bandarea și ruluul modelului în condiții de avarie pot fi acceptate pentru verificarea curbei de stabilitate reziduală, astfel de încercări nu ar trebui să înlocuiască încercările în stare intactă.	37. Pentru a asigura o redare fidelă a caracteristicilor de mișcare ale navei reale, este important ca modelul să fie înclinat și supus unei mișcări de rulu în stare intactă pentru a verifica înălțimea metacentrică în stare intactă și distribuția masei în aceste condiții. Distribuția masei trebuie măsurată în aer. Raza de rotație transversală a navei reale ar trebui să se afle în intervalul de la 0,35B la 0,4B, iar raza de rotație longitudinală ar trebui să se afle în intervalul de la 0,2L la 0,25L. Chiar dacă bandarea și ruluul modelului în condiții de avarie pot fi acceptate pentru verificarea curbei de stabilitate reziduală, astfel de încercări nu ar trebui să înlocuiască încercările în stare intactă.	Compatibil	
3.2.6. Se presupune că ventilatoarele compartimentului avariat al navei reale nu împiedică accesul și circulația apei de inundare. Cu toate acestea, reducerea la scară a sistemului de ventilație al navei reale poate introduce în model efecte de scară nedorite. Pentru evitarea unor astfel de efecte, se recomandă construirea sistemului de ventilație la o scară mai mare decât cea a modelului, luând măsuri pentru ca acest lucru să nu afecteze fluxul de apă pe puntea pentru automobile	38. Se presupune că ventilatoarele compartimentului avariat al navei reale nu împiedică accesul și circulația apei de inundare. Cu toate acestea, reducerea la scară a sistemului de ventilație al navei reale poate introduce în model efecte de scară nedorite. Pentru evitarea unor astfel de efecte, se recomandă construirea sistemului de ventilație la o scară mai mare decât cea a modelului, luând măsuri pentru ca acest lucru să nu afecteze fluxul de apă pe puntea pentru automobile.	Compatibil	
3.2.7. Este oportun să fie luată în considerare o avarie de formă reprezentativă a unei secțiuni transversale a navei în regiunea prorei. Unghiul de 15° se bazează pe un studiu al secțiunii transversale la distanța de B/5 de	39. Este oportun să fie luată în considerare o avarie de formă reprezentativă a unei secțiuni transversale a navei în regiunea prorei. Unghiul de 15° se bazează pe un studiu al secțiunii transversale la distanța de B/5 de	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
proră pentru un număr reprezentativ de nave de diferite tipuri și mărimi. Forma de triunghi isoscel a breșei prismatice corespunde liniei de plutire cu încărcătură. În plus, în cazurile în care se instalează bordaje laterale cu o lățime mai mică de B/5 și pentru a evita orice efecte de scară, lungimea avariei în zona bordajelor laterale nu va fi mai mică de 25 mm.	de proră pentru un număr reprezentativ de nave de diferite tipuri și mărimi. Forma de triunghi isoscel a breșei prismatice corespunde liniei de plutire cu încărcătură. În plus, în cazurile în care se instalează bordaje laterale cu o lățime mai mică de B/5 și pentru a evita orice efecte de scară, lungimea avariei în zona bordajelor laterale nu va fi mai mică de 25 mm.		
3.3. În metoda originală de încercare pe model din Rezoluția 14 a Conferinței SOLAS din 1995, efectul de bandare indus de momentul maxim rezultat din aglomerarea pasagerilor, lansarea la apă a ambarcațiunilor de salvare, vânt și girație nu a fost luat în considerare, deși acest efect există în Convenția SOLAS. Cu toate acestea, rezultatele unui studiu au arătat că ar fi prudent ca aceste efecte să fie luate în considerare și să se rețină, din motive practice, minimum 1° înclinare în sensul avariei. Se observă că bandarea datorată girației a fost considerată irelevantă.	40. În metoda originală de încercare pe model din Rezoluția 14 a Conferinței SOLAS din 1995, efectul de bandare indus de momentul maxim rezultat din aglomerarea pasagerilor, lansarea la apă a ambarcațiunilor de salvare, vânt și girație nu a fost luat în considerare, deși acest efect există în Convenția SOLAS. Cu toate acestea, rezultatele unui studiu au arătat că ar fi prudent ca aceste efecte să fie luate în considerare și să se rețină, din motive practice, minimum 1° înclinare în sensul avariei. Se observă că bandarea datorată girației a fost considerată irelevantă.	Compatibil	
3.4. În cazul în care există o marjă în GM (înălțimea metacentrică) în condițiile de încărcare reale comparativ cu curba limită GM (rezultată din SOLAS 90), administrația poate accepta ca la încercarea pe model să se profite de această marjă. În acest caz, curba limită GM se ajustează. Ajustarea se poate face după cum urmează:	41. În cazul în care există o marjă în GM (înălțimea metacentrică) în condițiile de încărcare reale comparativ cu curba limită GM (rezultată din SOLAS 90), administrația poate accepta ca la încercarea pe model să se profite de această marjă. În acest caz, curba limită GM se ajustează. Ajustarea se	Compatibil	

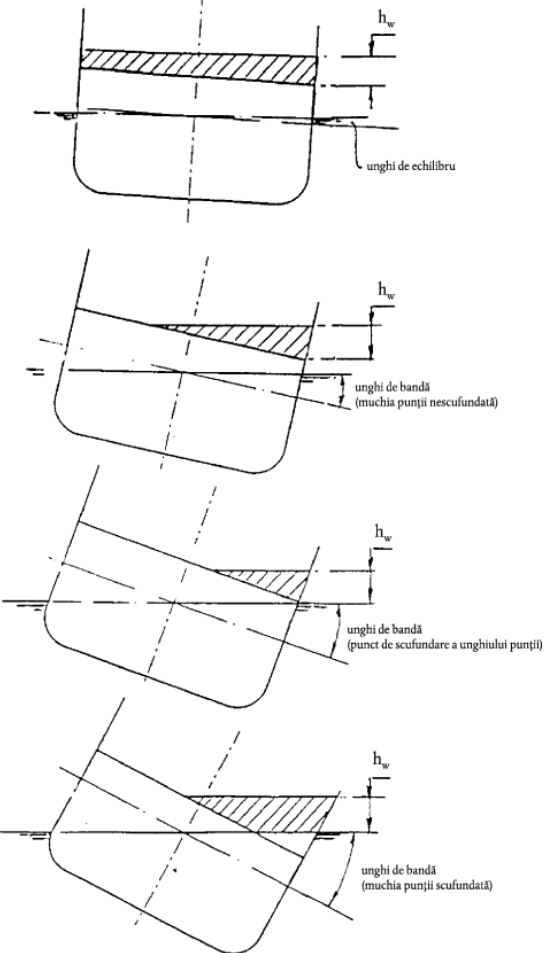
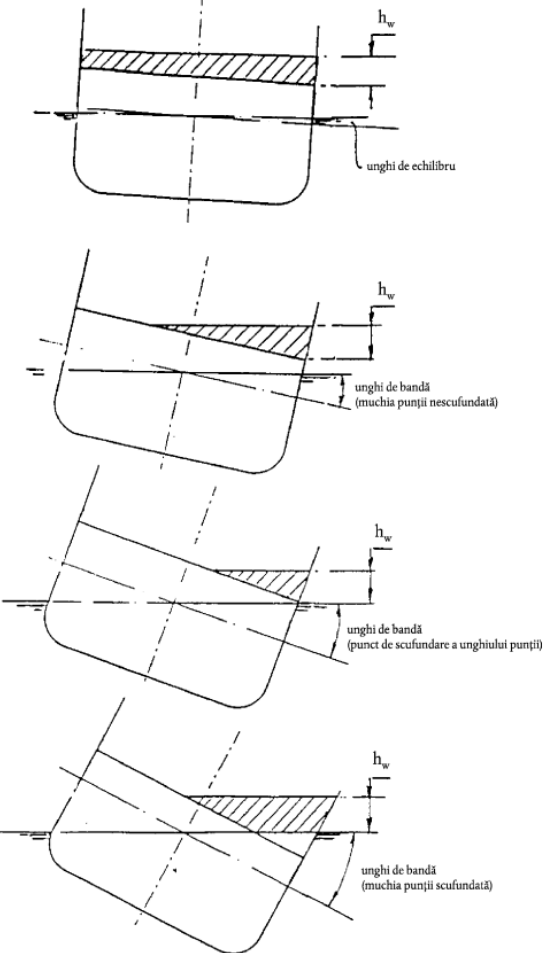
6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
 unde dS este pescajul de compartimentare și dLS este pescajul navei fără încărcătură. Curba ajustată este o dreaptă între GM folosită în încercarea pe model la pescajul de compartimentare și intersecția curbei SOLAS 90 originale și pescajul d.	poate face după cum urmează:  unde ds este pescajul de compartimentare și dLS este pescajul navei fără încărcătură. Curba ajustată este o dreaptă între GM folosită în încercarea pe model la pescajul de compartimentare și intersecția curbei SOLAS 90 originale și pescajul d.		
Punctul 4 – Procedura utilizată la încercări 4.1. Spectre de valuri Ar trebui să fie folosit spectrul JONSWAP întrucât acesta descrie culoarul de dezvoltare a valurilor de vânt, respectiv durata de montare a mărilor mărginite, care corespund majorității condițiilor înregistrate oriunde în lume. În acest sens, este important nu numai să se verifice perioada de vârf a trenului de undă, ci să se vegheze ca perioada de traversare la nivel zero să fie corectă.	Secțiunea II. Procedura utilizată la încercări Subsecțiunea I. Spectre de valuri 42. Ar trebui să fie folosit spectrul JONSWAP întrucât acesta descrie culoarul de dezvoltare a valurilor de vânt, respectiv durata de montare a mărilor mărginite, care corespund majorității condițiilor înregistrate oriunde în lume. În acest sens, este important nu numai să se verifice perioada de vârf a trenului de undă, ci să se vegheze ca perioada de traversare la nivel zero să fie corectă.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
În cazul fiecărei încercări, spectrul de valuri trebuie să fie înregistrat într-o evidență documentară. Măsurările efectuate pentru această înregistrare ar trebui efectuate la sonda de măsurare cea mai apropiată de generatorul de valuri.	43. În cazul fiecărei încercări, spectrul de valuri trebuie să fie înregistrat într-o evidență documentară. Măsurările efectuate pentru această înregistrare ar trebui efectuate la sonda de măsurare cea mai apropiată de generatorul de valuri.	Compatibil	
De asemenea, modelul trebuie echipat cu instrumente care să permită monitorizarea și înregistrarea în timpul încercărilor a mișcărilor (ruliu, ridicare și tangaj), precum și a comportamentului acestuia (bandare, scufundare și asietă).	44. De asemenea, modelul trebuie echipat cu instrumente care să permită monitorizarea și înregistrarea în timpul încercărilor a mișcărilor (ruliu, ridicare și tangaj), precum și a comportamentului acestuia (bandare, scufundare și asietă).	Compatibil	
S-a constatat că nu este practic să fie fixate limite absolute pentru înălțimea semnificativă a valului, perioadele de vârf și perioadele de traversare la nivel zero al spectrului de valuri al modelului. S-a introdus, prin urmare, o marjă acceptabilă.	45. S-a constatat că nu este practic să fie fixate limite absolute pentru înălțimea semnificativă a valului, perioadele de vârf și perioadele de traversare la nivel zero al spectrului de valuri al modelului. S-a introdus, prin urmare, o marjă acceptabilă.	Compatibil	
4.2. Pentru a evita interferența sistemului de amarare cu dinamica navei, remorcherul (la care este montat sistemul de amarare) trebuie să urmeze modelul la viteza sa reală de derivă. În condițiile unei mări cu valuri neregulate, viteza de derivă nu va fi constantă; o viteză de transport constantă ar conduce la oscilații ale derivei de mare amplitudine și frecvență joasă, care pot afecta comportamentul modelului.	46. Pentru a evita interferența sistemului de amarare cu dinamica navei, remorcherul (la care este montat sistemul de amarare) trebuie să urmeze modelul la viteza sa reală de derivă. În condițiile unei mări cu valuri neregulate, viteza de derivă nu va fi constantă; o viteză de transport constantă ar conduce la oscilații ale derivei de mare amplitudine și frecvență joasă, care pot afecta comportamentul modelului.	Compatibil	
4.3. Este necesar un număr suficient de încercări cu diferite trenuri de undă pentru a asigura fiabilitatea statistică, obiectivul urmărit fiind acela de a determina cu un grad mare de certitudine că o navă nesigură se va răsturna în condițiile alese pentru încercare. Se consideră că un nivel rezonabil de fiabilitate se obține în urma a minimum 10 încercări.	47. Este necesar un număr suficient de încercări cu diferite trenuri de undă pentru a asigura fiabilitatea statistică, obiectivul urmărit fiind acela de a determina cu un grad mare de certitudine că o navă nesigură se va răsturna în condițiile alese pentru încercare. Se consideră că un nivel rezonabil de fiabilitate se obține în urma a minimum 10 încercări.	Compatibil	
Punctul 5 – Criterii de supraviețuire	Subsecțiunea II. Aprobarea încercărilor	Compatibil	

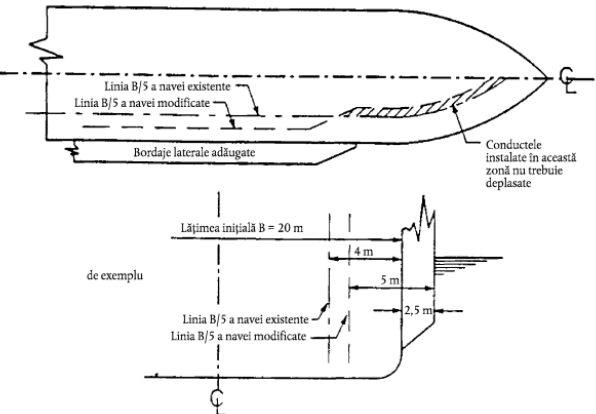
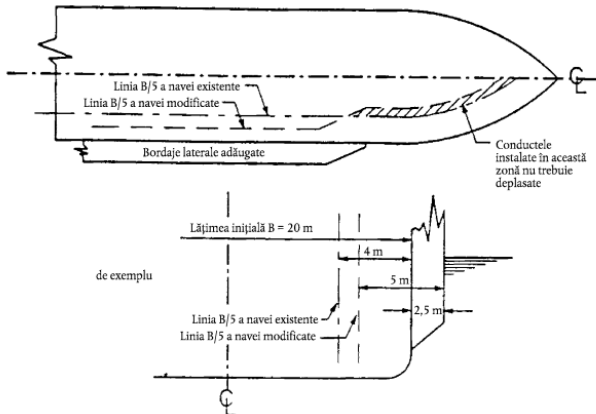
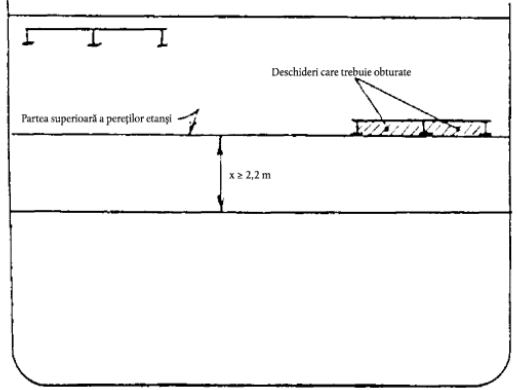
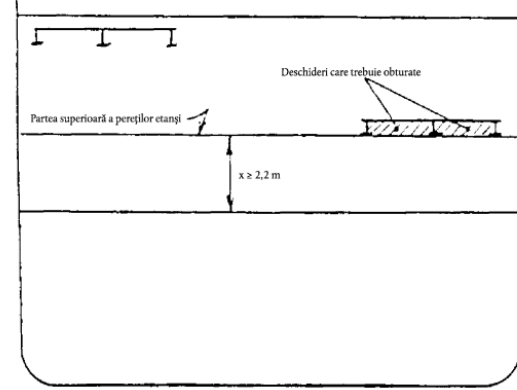
6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Se consideră că sensul conținutului de la acest punct este evident.			
Punctul 6 – Aprobarea încercărilor Următoarele documente trebuie să facă parte din raportul prezentat administrației: (a) calculele privind stabilitatea în stare de avarie pentru cazul de avarie cel mai grav prevăzut de Convenția SOLAS și pentru avarie la mijlocul navei (în cazul în care sunt diferite); (b) planul structural general al modelului, precum și detalii de construcție și instrumentare; (c) probă de stabilitate și măsurătorile razelor de girație; (d) spectre de valuri, nominale și măsurate (în trei locații diferite pentru a avea o viziune reprezentativă și, pentru încercările pe model, de la sonda de măsurare cea mai apropiată de generatorul de valuri); (e) înregistrări reprezentative ale mișcărilor, comportamentului și derivei modelului; (f) înregistrări video relevante.	48. Următoarele documente trebuie să facă parte din raportul prezentat administrației: 48.1. calculele privind stabilitatea în stare de avarie pentru cazul de avarie cel mai grav prevăzut de Convenția SOLAS și pentru avarie la mijlocul navei (în cazul în care sunt diferite); 48.2. planul structural general al modelului, precum și detalii de construcție și instrumentare; 48.3. probă de stabilitate și măsurătorile razelor de girație; 48.4. spectre de valuri, nominale și măsurate (în trei locații diferite pentru a avea o viziune reprezentativă și, pentru încercările pe model, de la sonda de măsurare cea mai apropiată de generatorul de valuri); 48.5. înregistrări reprezentative ale mișcărilor, comportamentului și derivei modelului; 48.6. înregistrări video relevante.	Compatibil	
Notă: Administrația trebuie să asiste la efectuarea tuturor încercărilor.	49. ANRM trebuie să asiste la efectuarea tuturor încercărilor.	Compatibil	
Figuri (Orientări pentru Administrația Maritimă)	Figuri (Orientări pentru Agenția Navală)	Compatibil	
Figura 1	Figura 1	Compatibil	

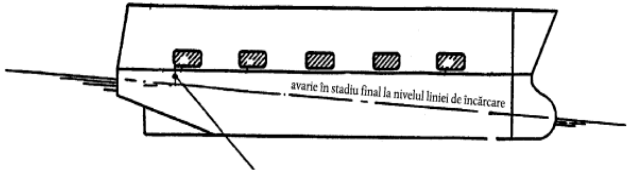
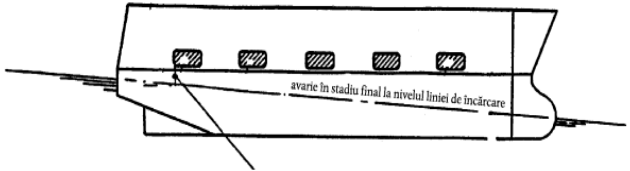
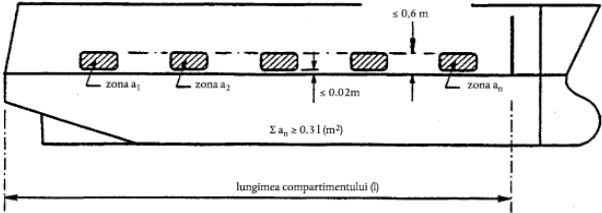
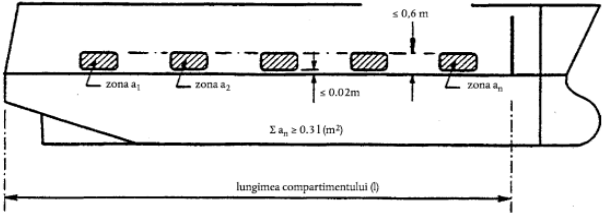
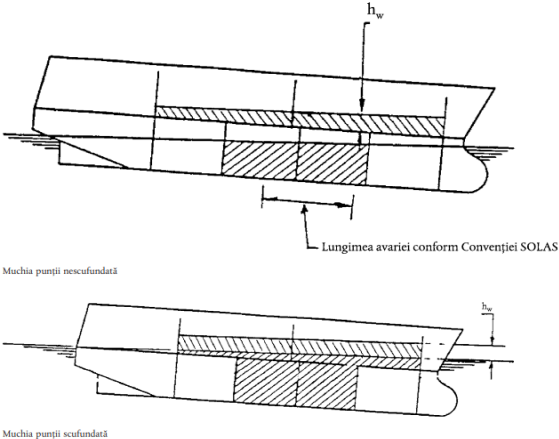
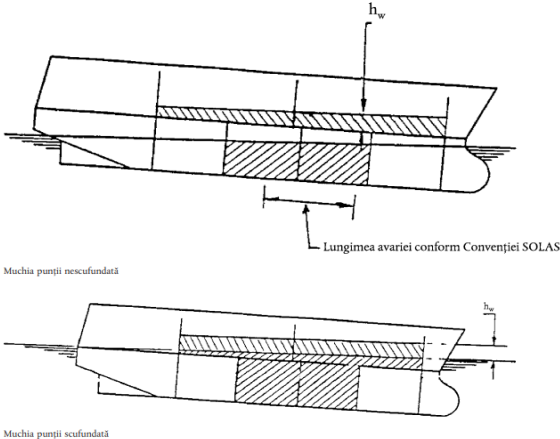
6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul compatibilitate	9 de Observații
		Compatibil	
Figura 2  1. În cazul în care $f_r \geq 2,0$ metri, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,0 metri. 2. În cazul în care $f_r < 0,3$ metri, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,5 metri	Figura 2  1. În cazul în care $f_r \geq 2,0$ metri, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,0 metri. 2. În cazul în care $f_r < 0,3$ metri, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,5 metri	Compatibil	
Figura 3 	Figura 3 	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
1. În cazul în care $h_s \geq 4,0$ metri, înălțimea apei pe punte se calculează conform figurii 3. 2. În cazul în care $h_s < 1,5$ metri, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,0 metri. De exemplu: În cazul în care $f_r = 1,15$ metri și $h_s = 2,75$ metri, înălțimea $h_w = 0,125$ metri.	1. În cazul în care $h_s \geq 4,0$ metri, înălțimea apei pe punte se calculează conform figurii 3. 2. În cazul în care $h_s < 1,5$ metri, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,0 metri. De exemplu: În cazul în care $f_r = 1,15$ metri și $h_s = 2,75$ metri, înălțimea $h_w = 0,125$ metri.		
Figura 4	Figura 4	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
 Diagram illustrating the equilibrium angle (unghi de echilibru) and water level (h_w) for different pier cross-sections. The diagrams show the pier cross-sections and the corresponding water level and equilibrium angle. Diagram 1: unghi de echilibru Diagram 2: unghi de bandă (muchia punții nescufundată) Diagram 3: unghi de bandă (punct de scufundare a unghiului punții) Diagram 4: unghi de bandă (muchia punții scufundată)	 Diagram illustrating the equilibrium angle (unghi de echilibru) and water level (h_w) for different pier cross-sections. The diagrams show the pier cross-sections and the corresponding water level and equilibrium angle. Diagram 1: unghi de echilibru Diagram 2: unghi de bandă (muchia punții nescufundată) Diagram 3: unghi de bandă (punct de scufundare a unghiului punții) Diagram 4: unghi de bandă (muchia punții scufundată)		
Figura 5	Figura 5	Compatibil	

6	Actul Uniunii Europene	7	Proiectul de act normativ național	8	Gradul de compatibilitate	9	Observații
---	------------------------	---	------------------------------------	---	---------------------------	---	------------

			
Figura 6  Navă fără punți pentru automobile suspendate Exemplul 1: înălțimea apei pe punte = 0,25 metri înălțimea minimă cerută a barierei = 2,2 metri Navă cu punte suspendată (în zona barierei) Exemplul 2: înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,25 metri înălțimea minimă cerută a barierei = x	Figura 6  Navă fără punți pentru automobile suspendate Exemplul 1: înălțimea apei pe punte = 0,25 metri înălțimea minimă cerută a barierei = 2,2 metri Navă cu punte suspendată (în zona barierei) Exemplul 2: înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,25 metri înălțimea minimă cerută a barierei = x	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Figura 7  Distanța minimă cerută între bordul liber și sabordul de furtună = 1,0 m	Figura 7  Distanța minimă cerută între bordul liber și sabordul de furtună = 1,0 m	Compatibil	
Figura 8  lungimea compartimentului (l)	Figura 8  lungimea compartimentului (l)	Compatibil	
Figura 9  Muchia punții nescufundată Muchia punții scufundată	Figura 9  Muchia punții nescufundată Muchia punții scufundată	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
-----------------------------	---	--------------------------------	-----------------

ANEXA III DETALII DESPRE NOTIFICARE	Anexa nr. 3 la Regulament privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro DETALII DESPRE NOTIFICARE	Compatibil	
Informații care se notifică în conformitate cu articolul 6 alineatul (2):	Informații care se notifică în conformitate cu pct.13 din regulamentul:	Compatibil	
I. Date generale 1. cerințele de stabilitate aplicabile: secțiunea A sau B din anexa I 2. numărul de identificare al navei (numărul de identificare OMI, indicativul radio) 3. principalele caracteristici 4. planul de ansamblu 5. numărul de persoane la bord 6. GT 7. vehiculele pot fi încărcate pe la ambele capete ale navei: da/nu 8. nava are cale inferioare lungi: da/nu	1. Date generale: 1.1. cerințele de stabilitate aplicabile: capitolul I și II din anexa nr.1 la regulamentul; 1.2. numărul de identificare al navei (numărul de identificare OMI, indicativul radio); 1.3. principalele caracteristici; 1.4. planul de ansamblu; 1.5. numărul de persoane la bord; 1.6. GT; 1.7. vehiculele pot fi încărcate pe la ambele capete ale navei: da/nu; 1.8. nava are cale inferioare lungi: da/nu;	Compatibil	
II. Date specifice – pentru navele de pasageri ro-ro care fac obiectul cerințelor probabilistice stabilite în Convenția SOLAS 1. d _i , d _p , d _s ; 2. R – indicele necesar; 3. planul de situație (planul de etanșeitate) pentru subcompartimente, cu toate punctele de deschidere interne și externe, inclusiv subcompartimentele conectate ale acestora, și caracteristicile utilizate pentru măsurarea spațiilor, cum ar fi planul de ansamblu și planul rezervorului; trebuie să fie incluse limitele	2. Date specifice – pentru navele de pasageri ro- ro care fac obiectul cerințelor probabilistice stabilite în Convenția SOLAS: 2.1. d _i , d _p , d _s ; 2.2. R – indicele necesar; 2.3. planul de situație (planul de etanșeitate) pentru subcompartimente, cu toate punctele de deschidere interne și externe, inclusiv subcompartimentele conectate ale acestora, și caracteristicile utilizate pentru măsurarea spațiilor, cum ar fi planul de ansamblu și planul rezervorului; trebuie să fie incluse limitele longitudinale,	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
longitudinale, transversale și verticale ale compartimentelor (6); 4. indicele de compartimentare atins, A, alături de un tabel sinoptic al tuturor contribuțiilor pentru toate zonele avariate (7), cu o coloană separată pentru indicele de compartimentare care poate fi atins ($w \cdot p \cdot v$); 5. pentru cazurile de avarii în zonele 1 și 2, procentul de cazuri de avarii care nu au fost investigate [și anume cazurile care nu sunt incluse în factorul ($w \cdot p \cdot v$)], când $s = 0$, $s = 1$ și $0 < s < 1$; 6. pentru cazurile de avarii în zonele 1 și 2, procentul de cazuri de avarii în care au fost implicate spații ro-ro și care nu au fost investigate [și anume cazurile care nu sunt incluse în factorul ($w \cdot p \cdot v$)], când $s = 0$, $s = 1$ și $0 < s < 1$; 7. pentru fiecare avarie care contribuie la indicele de compartimentare atins A, identificarea spațiilor inundate, valoarea contribuției și factorul „s” (8); 8. caracteristicile avariilor fără contribuții ($s = 0$ și $p > 0$) pentru navele de pasageri ro-ro cu cală inferioară lungă, inclusiv detaliile complete ale factorilor calculați (9).	transversale și verticale ale compartimentelor (această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.2 din appendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI); 2.4. indicele de compartimentare atins, A, alături de un tabel sinoptic al tuturor contribuțiilor pentru toate zonele avariate, cu o coloană separată pentru indicele de compartimentare care poate fi atins ($w \cdot p \cdot v$) (această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.3.1 din appendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI); 2.5. pentru cazurile de avarii în zonele 1 și 2, procentul de cazuri de avarii care nu au fost investigate [și anume cazurile care nu sunt incluse în factorul ($w \cdot p \cdot v$)], când $s = 0$, $s = 1$ și $0 < s < 1$; 2.6. pentru cazurile de avarii în zonele 1 și 2, procentul de cazuri de avarii în care au fost implicate spații ro-ro și care nu au fost investigate [și anume cazurile care nu sunt incluse în factorul ($w \cdot p \cdot v$)], când $s = 0$, $s = 1$ și $0 < s < 1$; 2.7. pentru fiecare avarie care contribuie la indicele de compartimentare atins A, identificarea spațiilor inundate, valoarea contribuției și factorul „s” (această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.3.1 din appendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI); 2.8. caracteristicile avariilor fără contribuții ($s = 0$ și $p > 0$) pentru navele de pasageri ro-ro cu cală inferioară lungă, inclusiv detaliile complete ale factorilor calculați (această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
-----------------------------	---	--------------------------------	-----------------

	2.3.1 din apendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI).		
III. Date specifice – pentru navele de pasageri ro-ro care aplică secțiunea A din anexa I 1. Metoda de conformitate: — încercări pe model — calcul Vă rugăm să indicați dacă a fost evitată calcularea volumului de apă de pe punte ca urmare, de exemplu, a unei înălțimi a bordului liber rezidual mai mari de 2,0 m în toate cazurile de avarii: da/nu 2. Înălțimea semnificativă a valurilor în temeiul Directivei 2003/25/CE.	3. Date specifice – pentru navele de pasageri ro-ro care aplică capitolul I din anexa nr.1 la regulament: 3.1. Metoda de conformitate: 3.1.1. încercări pe model; 3.1.2. calcule. Vă rugăm să indicați dacă a fost evitată calcularea volumului de apă de pe punte ca urmare, de exemplu, a unei înălțimi a bordului liber rezidual mai mari de 2,0 m în toate cazurile de avarii: da/nu 4. Indicarea dacă a fost evitată calcularea volumului de apă de pe punte ca urmare, de exemplu, a unei înălțimi a bordului liber rezidual mai mari de 2,0 m în toate cazurile de avarii: da/nu. 5. Înălțimea semnificativă a valurilor conform Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro.	Compatibil	

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA



Nr. 12 - 214
din 19.01.2026

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 cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro*, 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 cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este inițiat în scopul asigurării unui nivel ridicat și uniform de siguranță pentru navele de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate dinspre/înspre porturile Republicii Moldova. Proiectul este fundamentat pe prevederile art. 7 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, precum și în temeiul Legii nr. 185/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 01.11.1974, și la Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11.11.1988, cu amendamentele ulterioare, care impune statelor părți obligația de a asigura conformitatea navelor cu cerințele internaționale de stabilitate și siguranță. Proiectul transpune Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/946 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023, în scopul alinierii

		cadrului normativ național la cerințele Uniunii Europene și la standardele Organizației Maritime Internaționale.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat în temeiul prevederilor art. 81 și art. 82 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 și ratificat prin Legea nr. 112/2014, precum și întru realizarea acțiunii 127 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.
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 – 27 file, 2. Nota de fundamentare – 9 file; 3. Tabel de concordanță a Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14.04.2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2023/946 a Parlamentului European și a Consiliului din 10.05.2023 – 54 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