



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2026

Chișinău

cu privire la aprobarea Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză

În temeiul Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199 art. 442), art.14 alin.(2) 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) și 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, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză (se anexează).
2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la 01 ianuarie 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 inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a
ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză

Prezentul Regulament transpune integral prevederile Directivei (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului, (CELEX:32017L2110).

Capitolul I
SCOPUL, DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

1. Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză (*în continuare* - Regulament), stabilește cadrul normativ pentru realizarea inspecțiilor controlului statului port, desfășurat de autoritatea competentă, pentru asigurarea operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro, și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză, care desfășoară servicii regulate.

2. Prezentul regulament se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care efectuează:

2.1. un serviciu regulat între un port dintr-un stat membru și un port dintr-o țară terță, în cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză; sau

2.2. un serviciu regulat de curse interne, în zone maritime în care navele din clasa A pot opera în conformitate cu art.4 alin. (2), lit. a) din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.

3. Prezentul Regulament nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care intră sub incidența Hotărârii Guvernului nr.183/2024 pentru aprobarea Regulamentului – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.

4. Autoritatea competentă poate aplica prezentul regulament navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care efectuează un serviciu regulat de curse interne, în alte zone maritime decât cele menționate la punctul 2.2.

5. În sensul prezentului Regulament, suplimentar la noțiunile din pct.7 din Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port și art.3 din Legea nr.136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, se vor utiliza următoarele noțiuni, care au următoarele semnificații:

5.1. *HSSC* - Orientările elaborate de Organizația Maritimă Internațională pentru expertiză potrivit sistemului armonizat de expertiză și certificare (Harmonized System of Survey and Certification), în versiunea actualizată;

5.2. *certificate* - în cazul navelor de pasageri de tip ro-ro și al ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză angajate:

5.2.1. în curse internaționale, certificatele de siguranță emise în temeiul SOLAS 74, respectiv în temeiul Codului navelor de mare viteză, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor;

5.2.2 în curse interne, certificatele de siguranță emise în conformitate cu prevederile Legii nr.136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor;

5.3. *companie* - organizația sau persoana care a convenit să preia toate îndatoririle și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (ISM) în versiunea sa actualizată sau, în cazul în care nu se aplică capitolul IX din SOLAS 74, proprietarul navei de pasageri de tip ro-ro sau al ambarcațiunii de pasageri de mare viteză sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat de la proprietar responsabilitatea pentru operarea navei de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunii de pasageri de mare viteză;

5.4. *inspector* - funcționar public din cadrul Agenției Navale cu atribuții de efectuare a inspecției a controlului statului port, și să efectueze inspecțiile prevăzute în prezenta regulament, și îndeplinește criteriile minime specificate în anexa nr.11 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.183/2024;

5.5. *autoritate competentă* – Agenția Navală a Republicii Moldova responsabilă de sarcinile care îi sunt atribuite prin prezentul regulament.

Capitolul II INSPECȚII PRELIMINARE

6. Înainte ca o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză să își înceapă operarea în cadrul unui serviciu regulat reglementat prin prezentul Regulament, autoritatea competentă efectuează o inspecție preliminară care constă în:

6.1. verificarea conformității cu cerințele prevăzute în anexa nr. 1; și

6.2. o inspecție în conformitate cu anexa nr. 2, pentru constatarea că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat.

7. Inspecția preliminară este efectuată de către un inspector din cadrul Agenției Navale.

8. La cererea Agenției Navale, companiile prezintă dovezi privind conformitatea cu cerințele din anexa nr. 1 înainte de inspecția preliminară, dar nu cu mai mult de o lună înaintea acesteia.

Capitolul III Inspecții periodice

9. Autoritatea competentă efectuează o dată la 12 luni:

9.1. o inspecție în conformitate cu anexa nr. 2; și

9.2. o inspecție în cursul unui serviciu regulat, având loc după minimum patru luni și maximum opt luni de la data inspecției menționate la subpct.9.1. și care vizează elementele enumerate în anexa nr.3 și, în aprecierea profesională a inspectorului, constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele nr. 1 și 2, pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță.

10. O inspecție preliminară în conformitate cu pct.6-8 se consideră a fi o inspecție în sensul subpct.9.1.

11. Inspecția menționată în subpct.9.1. poate fi efectuată, la solicitarea Agenției Navale, simultan sau în paralel cu expertiza anuală a statului de pavilion, cu condiția de a fi efectuată în conformitate cu

procedurile și orientările relevante referitoare la expertize, astfel cum sunt specificate în HSSC sau în conformitate cu proceduri concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv.

12. Autoritatea competentă efectuează o inspecție în conformitate cu anexa nr. 2 ori de câte ori nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză este supusă unor reparații, transformări sau modificări majore sau atunci când are loc o schimbare a conducerii sau un transfer de clasă. Cu toate acestea, în cazul schimbării conducerii sau al unui transfer de clasă, autoritatea competentă poate excepta nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză, după examinarea inspecțiilor efectuate anterior pe nava în cauză și cu condiția ca operarea acesteia în condiții de siguranță să nu fie afectată de schimbarea sau de transferul respectiv.

Capitolul IV **EXCEPȚII DE LA OBLIGAȚIA PRIVIND INSPECȚIA PRELIMINARĂ**

13. În cazul inspecției preliminare, autoritatea competentă poate decide să nu aplice anumite cerințe sau proceduri din anexele nr.1 și 2 relevante pentru orice expertiză sau inspecție anuală realizată de statul de pavilion, efectuate în cursul ultimelor șase luni, cu condiția respectării procedurilor și orientărilor relevante referitoare la expertize, specificate în HSSC, sau a procedurilor concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv.

14. Autoritatea competentă transferă informațiile relevante către baza de date privind inspecțiile în conformitate cu pct.33-37.

15. În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un serviciu regulat, autoritatea competentă poate ține seama de inspecțiile și de expertizele efectuate anterior în ceea ce privește nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui alt serviciu regulat reglementat prin prezentul Regulament. În cazul în care autoritatea competentă este satisfăcută de respectivele inspecții și expertize anterioare și dacă acestea sunt relevante pentru noile condiții operaționale, inspecțiile prevăzute la pct.6 nu trebuie efectuate înainte ca nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză să înceapă să opereze în cadrul noului serviciu regulat.

16. La cererea unei companii, autoritatea competentă poate confirma anticipat că sunt de acord cu privire la relevanța inspecțiilor și a expertizelor anterioare pentru noile condiții operaționale.

17. În cazul în care, din cauza unor circumstanțe neprevăzute, există o necesitate urgentă de a se introduce rapid o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar pct.15 nu se aplică, autoritatea competentă poate permite navei sau ambarcațiunii în cauză să înceapă operarea, în următoarele condiții:

17.1. în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, nu apar suspiciuni cu privire la faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță; și

17.2. Autoritatea competentă finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută în pct.6.

Capitolul V **RAPORTUL DE INSPECȚIE**

18. La finalizarea oricărei inspecții efectuate în conformitate cu prezentul Regulament, inspectorul întocmește un raport (proces-verbal de control) în conformitate cu anexa nr.9 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024.

19. Informațiile conținute în raport se introduc în baza de date privind inspecțiile prevăzute la pct.33-37. O copie a raportului de inspecție se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei.

Capitolul VI

REMEDIEREA DEFICIENȚELOR, INTERZICEREA PLECĂRII ȘI SUSPENDAREA INSPECȚIEI

20. Autoritatea competentă se asigură că eventualele deficiențe confirmate sau descoperite în cadrul unei inspecții efectuate în conformitate cu prezentul regulament sunt remediate.

21. În cazul în care deficiențele sunt în mod clar periculoase pentru sănătate sau siguranță sau reprezintă un pericol imediat pentru sănătatea sau viața oamenilor, pentru nava de pasageri de tip ro-ro, pentru nava de pasageri de mare viteză sau pentru echipajul și pentru pasageri acestora, autoritatea competentă se asigură că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză face obiectul unui ordin de interzicere a plecării. O copie a notei respectiv se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei.

22. Ordinul de interzicere a plecării nu se anulează decât după ce deficiența a fost remediată iar pericolul a fost îndepărtat într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea competentă sau după ce autoritatea competentă stabilește că nava sau ambarcațiunea poate naviga, sub rezerva oricăror condiții necesare, sau că operarea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului ori pentru nava de pasageri de tip ro-ro sau pentru ambarcațiunea de pasageri de mare viteză și fără vreun risc pentru alte nave.

23. Dacă o deficiență menționată în pct.21, nu poate fi remediată rapid în unul din porturile Republicii Moldova în care a fost confirmată sau descoperită, autoritatea competentă poate fi de acord să permită navei sau ambarcațiunii să se deplaseze până la un șantier de reparații corespunzător, unde deficiența poate fi remediată rapid.

24. În circumstanțe excepționale în care starea generală a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză nu respectă în mod evident standardele, autoritatea competentă poate suspenda inspecția navei respective până când compania ia măsurile necesare pentru a se asigura că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză nu mai prezintă pericol imediat pentru siguranță sau sănătate și nu mai reprezintă niciun pericol imediat pentru viața echipajului și a pasagerilor sau pentru a se asigura că respectă cerințele relevante ale convențiilor internaționale aplicabile.

25. În cazul în care autoritatea competentă suspendă inspecția în conformitate cu pct.24, nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză face automat obiectul unui ordin de interzicere a plecării. Ordinul de interzicere a plecării se anulează dacă inspecția a fost reluată și s-a încheiat cu succes și dacă au fost îndeplinite condițiile prevăzute la pct.22 sau la pct.32.

26. Pentru a evita congestionarea portului, autoritatea competentă poate permite transferarea către o altă parte a portului a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care face obiectul unui ordin de interzicere a plecării, în cazul în care acest lucru poate fi realizat în condiții de siguranță. Cu toate acestea, riscul de congestionare a portului nu este luat în considerare atunci când se ia hotărârea de a emite sau de a anula un ordin de interzicere a plecării. autoritatea competentă facilitează adăpostirea acestor nave.

Capitolul VII

DREPTUL LA O CALE DE ATAC

29. Compania navei are dreptul la o cale de atac împotriva unui ordin de interzicere a plecării emis de autoritatea competentă. O cale de atac nu atrage după sine anularea ordinului de interzicere a plecării cu

excepția cazului în care se acordă măsuri provizorii în conformitate cu legislația națională. autoritatea competentă aprobă și actualizează proceduri interne corespunzătoare în acest sens.

30. Autoritatea competentă informează comandantul navei de pasageri de tip ro-ro sau al ambarcațiunii de pasageri de mare viteză care face obiectul unui ordin de interdicere a plecării despre dreptul la recurs și procedurile aplicabile. Atunci când, ca urmare a unui recurs, un ordin de interdicere a plecării este revocat sau modificat, autoritatea competentă se asigură că baza de date privind inspecțiile prevăzută la pct.33-37 este actualizată în consecință fără întârziere.

Capitolul VIII COSTURI

31. Dacă, în cursul inspecțiilor menționate în pct.6-12, se confirmă sau se descoperă deficiențe care conduc la un ordin de interdicere a plecării, toate costurile aferente inspecțiilor sunt suportate de companie în baza tarifelor și metodologiei aprobate de Guvern.

32. Ordinul de interdicere nu se anulează decât după efectuarea plății integrale sau dacă se oferă o scrisoare de garanție pentru rambursarea costurilor din partea agentului portuar care acționează ca reprezentant al armatorului navei în port.

Capitolul VIII RAPOARTE DE INSPECȚIE

33. Autoritatea competentă creează, gestionează și actualizează o bază de date internă privind inspecțiile. Baza de date internă privind inspecțiile trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții instituit prin prezentul Regulament. Această bază de date se va întemeia pe baza de date privind inspecțiile menționată în pct.95 din Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 și are funcții similare acestora din urmă.

34. Autoritatea competentă se asigură că informațiile referitoare la inspecțiile efectuate în conformitate cu prezentul Regulament, inclusiv informațiile privind deficiențele și ordinele de interdicere a plecării, sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecțiile de îndată ce este finalizat raportul de inspecție sau este anulat ordinul de interdicere a plecării. Suplimentar, autoritatea competentă transferă informațiile și în baza de date privind inspecțiile gestionat de Comisia Europeană.

35. Autoritatea competentă se asigură că informațiile prevăzute la pct. 33-34 transferate în baza de date privind inspecțiile sunt validate, în scopul publicării, în termen de 72 de ore.

36. Autoritatea competentă se asigură că baza de date privind inspecțiile face posibilă recuperarea oricăror date relevante referitoare la punerea în aplicare a prezentului regulament pe baza datelor privind inspecțiile, furnizate de inspecții, și se va asigura că baza de date privind inspecțiile este compatibilă cu alte sisteme informaționale întru a permite schimbul și extragerea de informații.

37. Autoritatea competentă solicită acces la toate informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile gestionată de Comisia Europeană, care sunt relevante pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezentul regulament și Hotărârea Guvernului nr. 183/2024.

38. Nerespectarea prevederilor prezentului Regulament atrage după sine răspunderea prevăzută de legislația Republicii Moldova.

**CERINȚE SPECIFICE PENTRU NAVELE CARE DESFAȘOARA SERVICII REGULATE
(astfel cum sunt menționate în pct.6-12 din regulament)**

SE VERIFICĂ URMĂTOARELE ELEMENTE

1. Înainte de plecarea în cursa a navei de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunii de pasageri de mare viteză, comandantul navei primește informațiile corespunzătoare privind disponibilitatea sistemelor de coasta pentru dirijarea navigației și a altor sisteme de informații care îl pot ajuta la efectuarea în siguranță a curselor și utilizează sistemele de dirijare a navigației și de informații instituite de către autoritatea competentă.
2. Sunt aplicate dispozițiile relevante de la punctele 2-6 din Circulara MSC 699 din 17 iulie 1995, „Orientări revizuite pentru instrucțiunile de securitate destinate pasagerilor”.
3. Un tabel cu programul de lucru la bordul navei este plasat într-un loc ușor accesibil și conține:
 - 3.1. programul de serviciu pe mare și serviciu în port; și
 - 3.2. numărul maxim de ore de lucru sau numărul minim de ore de odihna necesare pentru ofițerii de cart.
4. Comandantul nu este împiedicat să ia orice decizie pe care, pe baza raționamentului sau profesional, o considera necesară pentru navigarea și operarea în siguranță a navei, în special în condiții meteorologice periculoase și în mare agitată.
5. Comandantul ține evidența activităților și incidentelor de navigație care sunt importante pentru siguranța navigației.
6. Orice defecțiune sau deformare permanentă a porților din bordaj și a bordajului metalic conex al corpului navei care poate afecta integritatea navei de pasageri de tip ro-ro sau a navei de pasageri de mare viteză, precum și orice deficiențe ale sistemelor de securizare a acestor porți, sunt aduse prompt la cunoștința administrației statului de pavilion și a statului portului și sunt reparate prompt, într-un mod considerat satisfăcător de către acestea.
7. Un orar actualizat al curselor este disponibil înaintea plecării în cursa a navei de pasageri de tip ro-ro sau a navei de pasageri de mare viteză și la elaborarea orarului curselor se ține seama pe deplin de orientările prevăzute în Rezoluția A.893(21) a Adunării OMI din 25 noiembrie 1999, „Orientări referitoare la planificarea curselor”.
8. Sunt aduse la cunoștința pasagerilor informații generale referitoare la serviciile și asistența disponibile pentru persoanele în vârstă și cele cu handicap aflate la bord și care sunt disponibile în formate potrivite pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

PROCEDURI PENTRU INSPECȚII
(astfel cum sunt menționate în pct.6-12 din regulament)

1. Inspecțiile asigură îndeplinirea cerințelor legale emise de către sau în numele statului de pavilion, în special a celor legate de construcție, de compartimentare și stabilitate, de mașini și instalații electrice, de încărcare și de stabilitate, de protecția împotriva incendiilor, de numărul maxim de pasageri, de mijloacele de salvare a vieții și de transportul mărfurilor periculoase, de radiocomunicații și de navigație. În acest scop inspecțiile includ:

- 1.1.pornirea generatorului de avarie;
- 1.2.inspecția iluminatului de avarie;
- 1.3.inspecția sursei de alimentare de avarie pentru stațiile radio;
- 1.4.o testare a sistemului de comunicare cu publicul;
- 1.5.un exercițiu de incendiu, care să includă o demonstrare a capacității de a utiliza echipamentul pentru pompieri;
- 1.6. punerea în funcțiune a pompei de incendiu de avarie cu două furtunuri conectate la conducta principală de stins incendiul;
- 1.7.testarea opririi de urgență de la distanță a alimentării cu combustibil a caldarinelor, a motoarelor principale și auxiliare și a ventilatoarelor;
- 1.8.testarea comenzilor de la distanță și locale pentru închiderea clapetelor împotriva incendiilor;
- 1.9. testarea sistemelor de detectare a incendiilor și de alarmă;
- 1.10. testarea închiderii corespunzătoare a ușilor de incendiu;
- 1.11. funcționarea pompelor de santină;
- 1.12. închiderea ușilor pereților etanși, atât prin comandă locală cât și prin telecomandă;
- 1.13. o demonstrație care să arate că membrii-cheie ai echipajului sunt familiarizați cu planul de vitalitate al navei;
- 1.14. coborârea la apă cel puțin a unei plute de salvare și a unei bărci de salvare, pornirea și verificarea sistemului lor de propulsie și de guvernare și recuperarea lor din apă și arimarea lor în poziția normală de la bord;
- 1.15. verificarea inventarului tuturor bărcilor și a plutei de salvare;
- 1.16. testarea instalației de guvernare a navei sau ambarcațiunii și a sistemului auxiliar de guvernare.

2. Inspecțiile se concentrează asupra familiarizării membrilor echipajului cu procedurile de siguranță, procedurile în caz de urgență, tehnicile de întreținere și de lucru, siguranța pasagerilor, procedurile pentru puntea de navigație a navei și operațiunile legate de transportul mărfurilor și vehiculelor, precum și asupra eficienței cu care le aplică. Se verifică capacitatea navigatorilor de a înțelege și, atunci când este cazul, de a da ordine și instrucțiuni și de a raporta în limba de lucru comună indicată în jurnalul de bord al navei. Se verifică documentele care atestă că membrii echipajului au urmat cu succes o pregătire specială, îndeosebi referitoare la:

- 2.1.cursuri de gestionare a mulțimilor;
- 2.2.cursuri de familiarizare;
- 2.3.cursuri în domeniul siguranței, pentru personalul care furnizează asistență directă pasagerilor în spațiile destinate acestora, în special persoanelor în vârstă și celor cu handicap, în caz de urgență; și

- 2.4.cursuri de gestionare a situațiilor de criză și de comportament uman. Inspecția include o evaluare destinată să determine dacă programul de lucru și de odihnă provoacă o oboseală excesivă, în special în cazul personalului de cart.
3. Certificatele de competență ale membrilor echipajului care lucrează la bordul navelor și care intră în domeniul de aplicare al prezentului Regulament sunt conforme cu regulamentul privind nivelul minim de formare a navigatorilor aprobate de Guvern.

PROCEDURI PENTRU EFECTUAREA INSPECȚIILOR ÎN CURSUL UNUI SERVICIU REGULAT

(astfel cum sunt menționate în pct.9-12 din regulament)

Atunci când se efectuează inspecții în timpul serviciului regulat, se verifică următoarele elemente

1. *Informații referitoare la pasageri* - dacă nu este depășit numărul de pasageri pentru care este certificată nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză (denumite în continuare „nava”) și dacă înregistrarea informațiilor referitoare la pasageri respectă regulamentul privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare ale Republicii Moldova aprobat de Guvern. Modalitatea în care informațiile referitoare la numărul total de pasageri sunt transmise comandantului și, dacă este cazul, modalitatea prin care pasagerii care efectuează o traversare dubla fără a debarca sunt incluși în numărul total la cursa de întoarcere.
2. *Informații privind încărcarea și stabilitatea* - dacă sunt instalate indicatoare de pescaj fiabile și dacă acestea sunt utilizate. Dacă se iau măsuri pentru a se asigura ca nava nu este supraîncărcată și ca linia de încărcare maximă de compartimentare nu se afla sub nivelul apei. Dacă evaluarea încărcării și a stabilității se efectuează corespunzător. Dacă vehiculele cu mărfuri și alte încărcături se cântăresc atunci când este necesar și cifrele sunt transmise navei pentru a fi utilizate la evaluarea încărcării și stabilității. Dacă planurile de vitalitate sunt expuse în permanență și dacă sunt prevăzute broșuri cu informații despre planul de vitalitate pentru ofițerii de pe nava.
3. *Securitatea pe mare* - dacă se respecta procedura pentru a garanta ca nava întrunește toate condițiile de securitate pentru a naviga înainte să părăsească dana, care ar trebui să includă o procedură prin care să se confirme faptul că toate porțile din bordaj etanșe la apa și intemperii sunt închise. Dacă toate porțile punților cu vehicule sunt închise înainte ca nava să părăsească dana sau rămân deschise doar atât timp cât să permită închiderea vizorului probei, sistemele de închidere a porților de la prova, pupa și laterale, prezența indicatoarelor luminoase și a supravegherii TV care să indice situația acestora pe puntea de comanda. Ar trebui constatate și raportate orice dificultăți legate de funcționarea indicatoarelor luminoase, în special a întrerupătoarelor de la porți.
4. *Anunțurile pentru măsuri de siguranță* - dacă forma anunțurilor curente privind măsurile de siguranță și afișarea instrucțiunilor și a orientărilor privind procedurile de urgență au loc în limba sau limbile corespunzătoare. Dacă anunțurile curente privind măsurile de siguranță se fac la începutul cursei și pot fi auzite în toate spațiile publice, inclusiv pe punțile deschise, la care au acces pasagerii.
5. *Înregistrările în jurnalul de bord* - dacă se examinează jurnalul de bord pentru a se asigura ca s-au efectuat înregistrări referitoare la închiderea porților de la prova, pupa și a altor porți etanșe la apa și la intemperii, testarea ușilor de compartimentare etanșe la apa, încercarea transmisiei la cârma etc. De asemenea, dacă se înregistrează pescajele, bordul liber și stabilitatea precum și limba de lucru comună pentru echipaj.
6. *Mărfuri periculoase* - dacă orice încărcătură de mărfuri periculoase sau poluante este transportată în conformitate cu legislația relevantă, în special dacă este furnizată o declarație privind mărfurile periculoase și poluante, împreună cu o listă cu încărcătura sau un plan de stivuire care să indice localizarea acestora la bord, dacă transportul încărcăturii respective este autorizat pe nave de pasageri și

dacă marcurile periculoase și poluante sunt marcate, etichetate, stivuite, fixate și separate corespunzător. Dacă vehiculele care transporta mărfuri periculoase și poluante sunt placate și asigurate corespunzător. Dacă, atunci când se transporta mărfuri periculoase și poluante, exista la țărm o copie a listei cu încărcătura sau a planului de stivuire relevant. Dacă cerințele de notificare conform HG nr.413/2021 pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime și instrucțiunile privind procedurile de urgență care trebuie urmate și cele de acordare a primului ajutor în cazul unui incident care implică mărfuri periculoase sau poluanți marini sunt cunoscute de către comandant. Dacă dispozitivele de ventilație a punților pentru vehicule funcționează tot timpul, dacă funcționează mai intens atunci când motoarele vehiculelor sunt în funcțiune și dacă există un indicator pe punte care să arate că ventilația punților pentru vehicule este în funcțiune.

7. *Fixarea vehiculelor de marfă* - modul în care sunt fixate vehiculele de marfă, de exemplu, dacă sunt arimate în bloc sau sunt legate individual. Dacă sunt disponibile suficiente puncte de fixare. Sistemele de fixare a vehiculelor de marfă, în cazul în care are loc sau se preconizează vreme nefavorabilă. Metode pentru fixarea autocarelor și a motocicletelor, dacă există. Dacă nava are un manual pentru fixarea încărcăturii.

8. *Punțile pentru vehicule* - dacă spațiile pentru încărcătură de categorie specială și ro-ro sunt patrulate sau supravegheate continuu printr-un sistem de supraveghere TV, astfel încât să se poată observa deplasarea vehiculelor în caz de vreme nefavorabilă și intrarea neautorizată a pasagerilor. Dacă ușile de incendiu și intrările rămân închise și dacă sunt afișate anunțuri prin care să se interzică accesul pasagerilor la punțile cu vehicule în timp ce nava se află pe mare.

9. *Închiderea porților etanșe la apă* - dacă este respectată politica stabilită în instrucțiunile de funcționare a navei pentru porțile etanșe la apă. Dacă se efectuează instruirile necesare. Dacă controlul porților etanșe la apă, de pe comanda de navigație, este menținut, când este posibil, pe controlul „local”. Dacă porțile sunt ținute închise în caz de vizibilitate redusă și orice situație primejdioasă. Dacă echipajele sunt instruite în mod corect pentru operarea porților și cunosc pericolele utilizării greșite a acestora.

10. *Patrulele contra incendiilor* - dacă se menține o patrulare eficientă astfel încât să se poată detecta imediat orice început de incendiu. Aceasta ar trebui să includă spațiile de categorie specială care nu sunt prevăzute cu un sistem fix de detectare a incendiilor și de alarmă. Spațiile respective pot fi patrulate în conformitate cu pct.8.

11. *Comunicațiile în caz de avarie* - dacă există suficienți membri ai echipajului, conform planului rolurilor, care să ajute pasagerii în caz de avarie și dacă membrii respectivi pot fi identificați cu ușurință și pot să comunice cu pasagerii în caz de avarie, luând în considerație o combinație corespunzătoare și adecvată a oricăroră dintre următorii factori:

11.1. limba sau limbile corespunzătoare principalelor naționalități ale pasagerilor transportați pe o anumită rută;

11.2. probabilitatea ca o capacitate de utilizare a vocabularului elementar al limbii engleze pentru instrucțiunile de bază să poată oferi un mijloc de comunicare cu un pasager care are nevoie de ajutor, dacă pasagerul și membrul echipajului nu folosesc o limbă comună;

11.3. necesitatea posibilă de a comunica în timpul unei avarii prin alte mijloace (de exemplu atenționarea prin demonstrații, gesturi sau atenționare asupra locului instrucțiunilor, a posturilor de apel, a dispozitivelor de salvare a vieților omenești sau a căilor de evacuare, atunci când comunicarea verbală este impracticabilă);

11.4. dacă pasagerilor le-au fost furnizate instrucțiuni de siguranță complete în limba sau limbile materne;

11.5. limbile în care pot fi difuzate anunțurile prin radio în timpul unei avarii sau al unui exercițiu, pentru a transmite instrucțiuni esențiale pasagerilor și a facilita sprijinul acordat pasagerilor de către membrii echipajului.

12. *Limba de lucru comună între membrii echipajului* - dacă s-a stabilit o limbă de lucru pentru a asigura o reacție eficientă a echipajului în chestiuni de siguranță și dacă această limbă de lucru este trecută în jurnalul de bord al navei.

13. *Echipamentul de protecție* - dacă echipamentul de salvare și de combatere a incendiilor, incluzând ușile de incendiu și alte elemente de protecție structurală împotriva incendiilor, care pot fi ușor inspectate, sunt întreținute corespunzător. Dacă sunt afișate în permanență planuri pentru stingerea incendiilor sau sunt puse la dispoziția ofițerilor navei broșuri cu informații echivalente. Dacă vestele de salvare sunt stocate corespunzător și dacă localizarea vestelor de salvare pentru copii poate fi ușor identificată. Dacă încărcătura vehiculelor nu împiedică acționarea dispozitivelor de stingere a incendiilor, a întrerupătoarelor de urgență, a dispozitivelor de control pentru clapetele de furtună etc. care se pot afla pe punțile cu vehicule.

14. *Echipamentul de navigație și radio* - dacă echipamentele de navigație și de comunicații radio, inclusiv radiobalizele EPIRB, sunt în stare de funcționare.

15. *Indicatoarele luminoase suplimentare pentru avarii* Dacă sunt prevăzute indicatoare luminoase suplimentare pentru avarii, atunci când reglementările o impun, și dacă se ține o evidență a deficiențelor.

16. *Mijloacele de salvare* - dacă mijloacele de salvare, inclusiv căile de salvare, sunt marcate conform cerințelor aplicabile și iluminate, atât de la generatorul principal, cât și de la cel de avarie. Dacă sunt luate măsuri pentru ca vehiculele să nu încurce căile de salvare, în cazul în care căile de salvare traversează punțile cu vehicule sau trec prin acestea. Dacă ieșirile, în special cele de la magazinele scutite de taxe vamale, care sunt uneori blocate de mărfuri în exces, sunt menținute libere.

17. *Curățenia în compartimentul mașini* - dacă în compartimentul mașini este păstrată curățenia în conformitate cu procedurile de întreținere.

18. *Evacuarea gunoiului* - dacă mijloacele pentru manipularea și evacuarea gunoiului sunt satisfăcătoare.

19. *Planificarea întreținerii* - dacă toate companiile au cerințe specifice, cu un sistem de întreținere planificată, pentru toate elementele legate de siguranță, inclusiv ușile de la provă și pupă și porțile laterale, împreună cu sistemele lor de închidere, dar care să includă și întreținerea compartimentului mașini și a echipamentului de protecție. Dacă există planuri pentru verificarea periodică a tuturor elementelor, astfel încât standardele de siguranță să fie menținute la cel mai înalt nivel. Dacă există proceduri pentru înregistrarea deficiențelor și confirmarea rectificării lor corespunzătoare, astfel încât comandantul și persoana desemnată de pe uscat din structura administrației companiei să aibă cunoștință de deficiențe și să fie înștiințați de rectificarea acestora într-un termen determinat. Dacă verificarea periodică a funcționării sistemelor de închidere a porților interioare și exterioare de la provă include indicatoarele, echipamentul de supraveghere și toate orificiile de scurgere a apei de pe punte din spațiile dintre vizorul probei și poarta interioară, în special mecanismele de închidere și sistemele hidraulice ale acestora.

20. *Efectuarea unei curse* - în timpul cursei, ar fi oportun să se verifice supraaglomerarea, inclusiv disponibilitatea locurilor și blocarea culoarelor, a scărilor și a ieșirilor de urgență de bagaje și de pasageri care nu își găsesc locurile. De asemenea, trebuie să se verifice dacă pasagerii sunt evacuați de pe puntea cu vehicule înaintea ieșirii navei în larg și dacă aceștia nu revin decât imediat înainte de acostarea navei.

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză

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

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

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

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

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

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

	Proiectul Hotărârii de Guvern asigură transpunerea integrală a Directivei (UE) 2017/2110 privind sistemul de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză. Transpunerea include: • instituirea inspecției preliminare înainte de începerea operării serviciului regulat; • stabilirea frecvenței inspecțiilor periodice; • reglementarea măsurilor de interdicere a plecării în caz de pericol grav; • instituirea obligației de raportare și introducere a informațiilor în baza de date; • stabilirea dreptului la cale de atac. Prin adoptarea Regulamentului, se asigură conformitatea deplină a cadrului național cu actul juridic al Uniunii Europene.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	Implementarea Regulamentului va presupune: • actualizarea procedurilor interne ale Agenției Navale; • instruirea personalului responsabil de inspecții; • adaptarea fluxurilor administrative și a formularelor utilizate; • integrarea și validarea informațiilor în baza de date relevantă; • monitorizarea anuală a aplicării dispozițiilor. Aceste măsuri se încadrează în activitatea curentă a autorității competente și nu necesită suplimentarea personalului sau alocări financiare suplimentare semnificative.
6.	Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
	Proiectul <i>Hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză</i> 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; - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; - Centrul de Armonizare a Legislației. - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi; Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 și principiilor transparenței decizionale, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ, precum și proiectul și documentele aferente, au fost plasate pe

	platforma guvernamentală de consultări publice www.particip.gov.md la următoarea adresa: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16207, unde părțile interesate vor putea prezenta propuneri și obiecții în termenul prevăzut de actele normative.
7.	Concluziile expertizelor
	Proiectul hotărârii de Guvern va fi supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative. Rezultatele expertizelor menționate supra vor fi reflectate în Sinteză urmare a recepționării acestora.
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
	Proiectul nu contravine legislației naționale. Totodată, se propune intrarea în vigoare la 01 ianuarie 2027, având în vedere intrarea în vigoare a Legii nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri or la moment nu există servicii regulate cu nave de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiuni de pasageri de mare viteză între porturi străine și porturile naționale ale Republicii Moldova.
9.	Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
	Implementarea prevederilor Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză va fi realizată de către Agenția Navală a Republicii Moldova, în coordonare cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în cadrul competențelor funcționale deja stabilite prin legislația în vigoare. În vederea aplicării efective a noilor dispoziții, vor fi întreprinse următoarele măsuri: 1. Actualizarea procedurilor interne ale Agenției Navale privind organizarea și desfășurarea inspecțiilor preliminare și periodice, inclusiv stabilirea fluxurilor de lucru, responsabilităților și termenelor operaționale. 2. Elaborarea sau adaptarea formularelor standardizate pentru: - notificarea operării serviciului regulat; - raportul de inspecție; - comunicarea deficiențelor; - emiterea ordinului de interdicere a plecării; - înregistrarea și transmiterea informațiilor în baza de date relevantă. 3. Elaborarea modificărilor la Metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile prestate de Agenția Navală a Republicii Moldova și la Nomenclatorul serviciilor și a cuantumului tarifelor pentru acestea, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.883/2024. 4. Elaborarea proiectului hotărârii de Guvern privind nivelul minim de formare a navigatorilor.

	5. Instruirea personalului cu atribuții de inspecție, în vederea aplicării uniforme a cerințelor prevăzute de Regulament și a corelării acestora cu normele privind controlul statului port și orientările HSSC aplicabile. 6. Adaptarea fluxurilor de gestionare a informațiilor și a sistemelor informatice existente, inclusiv asigurarea introducerii și validării datelor în termenele prevăzute, precum și, după caz, transmiterea informațiilor către baza de date gestionată la nivel european. 7. Instituirea unui mecanism intern de monitorizare, care să permită: - evidența inspecțiilor efectuate; - urmărirea termenelor procedurale; - monitorizarea deficiențelor constatate și a măsurilor corective; - evaluarea anuală a aplicării Regulamentului. 8. Informarea potențialilor operatori economici, prin publicarea pe pagina web oficială a Agenției Navale a informațiilor privind condițiile de inspecție și operare în cadrul serviciilor regulate.
--	--

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU

Tabel de concordanță

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX DIRECTIVA (UE) 2017/2110 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului, CELEX:32017L2110.
2	Titlul proiectului de act normativ național: Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză
3	Gradul general de compatibilitate: Compatibil
4	Autoritatea/persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5	Data întocmirii/actualizării: 20.02.2026

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 1 <i>Domeniul de aplicare</i>	Capitolul I SCOPUL, DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII 1. Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză (în continuare - Regulament), stabilește cadrul normativ pentru realizarea inspecțiilor controlului statului port, desfășurat de Agenția Navală a Republicii Moldova, pentru asigurarea operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro, și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză, care desfășoară servicii regulate.	Compatibil	Art. 1 al actului UE a fost transpus parțial prin pct.2 al HG 183/2024. În ceea ce privește servicii regulate de curse interne la moment nu este aplicabil cauzată de existența doar unui port maritim pe teritoriul RM.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(1) Prezenta directivă se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care efectuează: (a) un serviciu regulat între un port dintr-un stat membru și un port dintr-o țară terță, în cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză; sau (b) un serviciu regulat de curse interne, în zone maritime în care navele din clasa A pot opera în conformitate cu articolul 4 din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾. (2) Prezenta directivă nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care intră sub incidența Directivei 2009/16/CE. (3) Statele membre pot aplica prezenta directivă navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care efectuează un serviciu regulat de curse interne, în alte zone maritime decât cele menționate la alineatul (1) litera (b). (4) Statele membre care nu au porturi maritime și care pot dovedi că, pe o perioadă anterioară de trei ani, mai puțin de 5 % din numărul total de nave individuale care fac escală anual în porturile lor fluviale reprezintă nave cărora li se aplică prezenta directivă, pot deroga de la dispozițiile prezentei directive, cu excepția obligației prevăzute la paragraful al doilea. Statele membre care nu au porturi maritime comunică Comisiei, până la 21 decembrie 2019, numărul total de nave	2. Presentul regulament se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care efectuează: 2.1. un serviciu regulat între un port dintr-un stat membru și un port dintr-o țară terță, în cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză; sau 2.2. un serviciu regulat de curse interne, în zone maritime în care navele din clasa A pot opera în conformitate cu subpct.2), pct.4 al Legii nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri 3. Presentul Regulament nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care intră sub incidența Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port. 4. Agenția Navală poate aplica prezentul regulament navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care efectuează un serviciu regulat de curse interne, în alte zone maritime decât cele menționate la punctul 2.2.	Compatibil Compatibil Norme neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
pasageri de mare viteză în scopul deservirii traficului între aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale, fie: (a) conform unui orar publicat; sau (b) cu traversări atât de regulate sau de frecvente încât constituie o serie organizată care poate fi recunoscută; 7. „zonă maritimă” înseamnă orice zonă sau rută maritimă, stabilită în temeiul articolului 4 din Directiva 2009/45/CE; 8. „certificate” înseamnă: (a) în cazul navelor de pasageri de tip ro-ro și al ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză angajate în curse internaționale, certificatele de siguranță emise în temeiul SOLAS 74, respectiv în temeiul Codului navelor de mare viteză, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor; (b) în cazul navelor de pasageri de tip ro-ro și al ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză angajate în curse interne, certificatele de siguranță emise în conformitate cu Directiva 2009/45/CE, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor; 9. „administrația statului de pavilion” înseamnă autoritățile competente ale statului care acordă navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză dreptul de a arbora pavilionul acestuia; 10. „cursă internă” înseamnă o cursă pe mare de la un port al unui stat membru spre același port sau spre un alt port din statul membru în cauză; 11. „companie” înseamnă organizația sau persoana care a convenit să preia toate îndatoririle și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (ISM) în versiunea sa actualizată sau, în cazul în care nu se aplică capitolul IX din SOLAS 74, proprietarul	5.2. <i>certificate</i> - în cazul navelor de pasageri de tip ro-ro și al ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză angajate: 5.2.1. în curse internaționale, certificatele de siguranță emise în temeiul SOLAS 74, respectiv în temeiul Codului navelor de mare viteză, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor; 5.2.2 în curse interne, certificatele de siguranță emise în conformitate cu prevederile Legii nr.136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor; 5.3. <i>companie</i> - organizația sau persoana care a convenit să preia toate îndatoririle și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (ISM) în versiunea sa actualizată sau, în cazul în care nu se aplică capitolul IX din SOLAS 74, proprietarul navei de pasageri de tip ro-ro sau al ambarcațiunii de pasageri de mare viteză	Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
navei de pasageri de tip ro-ro sau al ambarcațiunii de pasageri de mare viteză sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat de la proprietar responsabilitatea pentru operarea navei de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunii de pasageri de mare viteză; 12. „inspector” înseamnă un funcționar public sau o altă persoană care este autorizată în mod corespunzător de către autoritatea competentă a statului membru să efectueze inspecțiile prevăzute în prezenta directivă, este răspunzătoare în fața respectivei autorități competente și îndeplinește criteriile minime specificate în anexa XI la Directiva 2009/16/CE; 13. „autoritate competentă a statului membru” înseamnă autoritatea desemnată de statul membru în temeiul prezentei directive, responsabilă de sarcinile care îi sunt atribuite prin prezenta directivă.	sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat de la proprietar responsabilitatea pentru operarea navei de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunii de pasageri de mare viteză; 5.4. <i>inspector</i> - funcționar public din cadrul Agenției Navale cu atribuții de efectuare a inspecției a controlului statului port, și să efectueze inspecțiile prevăzute în prezentul regulament, și îndeplinește criteriile minime specificate în anexa nr.11 din Hotărârea Guvernului nr.183/2024; 5.5. <i>autoritate competentă</i> – Agenția Navală a Republicii Moldova responsabilă de sarcinile care îi sunt atribuite prin prezentul regulament.	Compatibil Compatibil	
Articolul 3 <i>Inspecții preliminare</i> (1) Înainte ca o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză să își înceapă operarea în cadrul unui serviciu regulat reglementat prin prezenta directivă, autoritățile competente din statele membre efectuează o inspecție preliminară care constă în: (a) verificarea conformității cu cerințele prevăzute în anexa I; și (b) o inspecție în conformitate cu anexa II, ca să se convingă că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. (2) Inspecția preliminară este efectuată de către un inspector.	Capitolul II INSPECȚII PRELIMINARE 6. Înainte ca o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză să își înceapă operarea în cadrul unui serviciu regulat reglementat prin prezentul Regulament, Agenția navală va efectuează o inspecție preliminară care constă în: 6.1. verificarea conformității cu cerințele prevăzute în anexa nr. 1; și 6.2. o inspecție în conformitate cu anexa nr. 2, pentru constatarea că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(3) La cererea unui stat membru, companiile prezintă dovezi privind conformitatea cu cerințele din anexa I înainte de inspecția preliminară, dar nu cu mai mult de o lună înaintea acesteia.	7. Inspecția preliminară este efectuată de către un inspector din cadrul Agenției Navale. 8. La cererea Agenției Navale, companiile prezintă dovezi privind conformitatea cu cerințele din anexa nr. 1 înainte de inspecția preliminară, dar nu cu mai mult de o lună înaintea acesteia.		
Articolul 4 <i>Excepții de la obligația privind inspecția preliminară</i> (1) În cazul inspecției preliminare, un stat membru poate decide să nu aplice anumite cerințe sau proceduri din anexele I și II relevante pentru orice expertize sau inspecții anuale realizate de statul de pavilion, efectuate în cursul ultimelor șase luni, cu condiția respectării procedurilor și orientărilor relevante referitoare la expertize, specificate în HSSC, sau a procedurilor concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv. Statele membre transferă informațiile relevante către baza de date privind inspecțiile în conformitate cu articolul 10. (2) Dacă o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un serviciu regulat, statul membru poate ține seama de inspecțiile și de expertizele efectuate anterior în ceea ce privește nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui alt serviciu regulat reglementat prin prezenta directivă. În cazul în care statul membru este satisfăcut de respectivele inspecții și expertize anterioare și dacă acestea sunt relevante pentru noile condiții operaționale, inspecțiile prevăzute la articolul	Capitolul IV EXCEPȚII DE LA OBLIGAȚIA PRIVIND INSPECȚIA PRELIMINARĂ 13. În cazul inspecției preliminare, Agenția Navală poate decide să nu aplice anumite cerințe sau proceduri din anexele nr.1 și 2 relevante pentru orice expertiză sau inspecție anuală realizată de statul de pavilion, efectuate în cursul ultimelor șase luni, cu condiția respectării procedurilor și orientărilor relevante referitoare la expertize, specificate în HSSC, sau a procedurilor concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv. 14. Agenția Navală transferă informațiile relevante către baza de date privind inspecțiile în conformitate cu pct.33-37. 15. În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un serviciu regulat, Agenția Navală poate ține seama de inspecțiile și de expertizele efectuate anterior în ceea ce privește nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui alt serviciu regulat reglementat prin prezentul Regulament. În cazul în care Agenția Navală este satisfăcută de respectivele inspecții și expertize anterioare și dacă acestea sunt relevante pentru noile condiții operaționale, inspecțiile prevăzute la pct.6 nu trebuie	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
3 alineatul (1) nu trebuie efectuate înainte ca nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză să înceapă să opereze în cadrul noului serviciu regulat. (3) La cererea unei companii, statele membre pot confirma anticipat că sunt de acord cu privire la relevanța inspecțiilor și a expertizelor anterioare pentru noile condiții operaționale. (4) În cazul în care, din cauza unor circumstanțe neprevăzute, există o necesitate urgentă de a se introduce rapid o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar alineatul (2) nu se aplică, statul membru poate permite navei sau ambarcațiunii în cauză să înceapă operarea, în următoarele condiții: (a) în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, nu apar suspiciuni cu privire la faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță; și (b) statul membru finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută la articolul 3 alineatul (1).	efectuate înainte ca nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză să înceapă să opereze în cadrul noului serviciu regulat. 16. La cererea unei companii, autoritatea competentă poate confirma anticipat că sunt de acord cu privire la relevanța inspecțiilor și a expertizelor anterioare pentru noile condiții operaționale. 17. În cazul în care, din cauza unor circumstanțe neprevăzute, există o necesitate urgentă de a se introduce rapid o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar pct.15 nu se aplică, Agenția Navală poate permite navei sau ambarcațiunii în cauză să înceapă operarea, în următoarele condiții: 17.1. în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, nu apar suspiciuni cu privire la faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță; și 17.2. Agenția Navală finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută în pct.6.		
Articolul 5 <i>Inspecții periodice</i> (1) Statele membre efectuează, o dată la 12 luni: (a) o inspecție în conformitate cu anexa II; și (b) o inspecție în cursul unui serviciu regulat, având loc după minimum patru luni și maximum opt luni de la data inspecției menționate la litera (a) și care vizează elementele enumerate în anexa III și, în aprecierea profesională a	Capitolul III Inspecții periodice 9. Agenția Navală efectuează o dată la 12 luni: 9.1. o inspecție în conformitate cu anexa nr. 2; și 9.2. o inspecție în cursul unui serviciu regulat, având loc după minimum patru luni și maximum opt luni de la data inspecției menționate la subpct.9.1. și care vizează elementele enumerate în anexa nr.3 și, în aprecierea	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
inspectorului, constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele I și II pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță. O inspecție preliminară în conformitate cu articolul 3 se consideră a fi o inspecție în sensul literei (a). (2) Inspecția menționată la alineatul (1) litera (a) poate fi efectuată, dacă statul membru dorește acest lucru, simultan sau în paralel cu expertiza anuală a statului de pavilion, cu condiția de a fi efectuată în conformitate cu procedurile și orientările relevante referitoare la expertize, astfel cum sunt specificate în HSSC sau în conformitate cu proceduri concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv. (3) Statele membre efectuează o inspecție în conformitate cu anexa II ori de câte ori nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză este supusă unor reparații, transformări sau modificări majore sau atunci când are loc o schimbare a conducerii sau un transfer de clasă. Cu toate acestea, în cazul schimbării conducerii sau al unui transfer de clasă, statul membru poate scuti nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză de inspecțiile prevăzute la prima teză de la prezentul alineat, după examinarea inspecțiilor efectuate anterior pe nava în cauză și cu condiția ca operarea acesteia în condiții de siguranță să nu fie afectată de schimbarea sau de transferul respectiv.	profesională a inspectorului, constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele nr. 1 și 2, pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță. 10. O inspecție preliminară în conformitate cu pct.6-8 se consideră a fi o inspecție în sensul subpct.9.1. 11. Inspecția menționată în subpct.9.1. poate fi efectuată, la solicitarea Agenției Navale, simultan sau în paralel cu expertiza anuală a statului de pavilion, cu condiția de a fi efectuată în conformitate cu procedurile și orientările relevante referitoare la expertize, astfel cum sunt specificate în HSSC sau în conformitate cu proceduri concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv. 12. Agenția Navală efectuează o inspecție în conformitate cu anexa nr. 2 ori de câte ori nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză este supusă unor reparații, transformări sau modificări majore sau atunci când are loc o schimbare a conducerii sau un transfer de clasă. Cu toate acestea, în cazul schimbării conducerii sau al unui transfer de clasă, Agenția Navală poate excepta nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză, după examinarea inspecțiilor efectuate anterior pe nava în cauză și cu condiția ca operarea acesteia în condiții de siguranță să nu fie afectată de schimbarea sau de transferul respectiv.		
Articolul 6	Capitolul V	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
<i>Raportul de inspecție</i> (1) La terminarea oricărei inspecții efectuate în conformitate cu prezenta directivă, inspectorul întocmește un raport în conformitate cu anexa IX la Directiva 2009/16/CE. (2) Informațiile conținute în raport se comunică bazei de date privind inspecțiile prevăzute la articolul 10. O copie a raportului de inspecție se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei.	RAPORTUL DE INSPECȚIE 18. La finalizarea oricărei inspecții efectuate în conformitate cu prezentul Regulament, inspectorul întocmește un raport în conformitate cu anexa nr.9 din Hotărârea Guvernului nr. 183/2024. 19. Informațiile conținute în raport se introduc în baza de date privind inspecțiile prevăzute la pct.33-37. O copie a raportului de inspecție se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei.		
Articolul 7 <i>Remedierea deficiențelor, interzicerea plecării și suspendarea inspecției</i> (1) Statele membre se asigură că eventualele deficiențe confirmate sau descoperite în cadrul unei inspecții efectuate în conformitate cu prezenta directivă sunt remediate. (2) În cazul în care deficiențele sunt în mod clar periculoase pentru sănătate sau siguranță sau reprezintă un pericol imediat pentru sănătatea sau viața oamenilor, pentru nava de pasageri de tip ro-ro, pentru nava de pasageri de mare viteză sau pentru echipajul și pentru pasageri acestora, autoritatea competentă a statului membru se asigură că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză face obiectul unui ordin de interzicere a plecării (denumit în continuare „ordin de interzicere a plecării”). O copie a ordinului respectiv se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei. (3) Ordinul de interzicere a plecării nu se anulează decât după ce deficiența a fost remediată iar pericolul a fost	Capitolul VI REMEDIEREA DEFICIENȚELOR, INTERZICEREA PLECĂRII ȘI SUSPENDAREA INSPECȚIEI 20. Agenția Navală se asigură că eventualele deficiențe confirmate sau descoperite în cadrul unei inspecții efectuate în conformitate cu prezentul regulament sunt remediate. 21. În cazul în care deficiențele sunt în mod clar periculoase pentru sănătate sau siguranță sau reprezintă un pericol imediat pentru sănătatea sau viața oamenilor, pentru nava de pasageri de tip ro-ro, pentru nava de pasageri de mare viteză sau pentru echipajul și pentru pasageri acestora, Agenția Navală se asigură că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză face obiectul unui ordin de interzicere a plecării. O copie a notei respectiv se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei. 22. Ordinul de interzicere a plecării nu se anulează decât după ce deficiența a fost remediată iar pericolul a fost	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
îndepărtat într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea competentă a statului membru sau după ce autoritatea competentă din statul membru stabilește că nava sau ambarcațiunea poate naviga, sub rezerva oricăror condiții necesare, sau că operarea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului ori pentru nava de pasageri de tip ro-ro sau pentru ambarcațiunea de pasageri de mare viteză și fără vreun risc pentru alte nave. (4) Dacă o deficiență menționată la alineatul (2) nu poate fi remediată rapid în portul în care a fost confirmată sau descoperită, autoritatea competentă a statului membru poate fi de acord să permită navei sau ambarcațiunii să se deplaseze până la un șantier de reparații corespunzător, unde deficiența poate fi remediată rapid. (5) În circumstanțe excepționale în care starea generală a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză nu respectă în mod evident standardele, autoritatea competentă a statului membru poate suspenda inspecția navei respective până când compania ia măsurile necesare pentru a se asigura că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză nu mai prezintă pericol imediat pentru siguranță sau sănătate și nu mai reprezintă niciun pericol imediat pentru viața echipajului și a pasagerilor sau pentru a se asigura că respectă cerințele relevante ale convențiilor internaționale aplicabile. (6) În cazul în care autoritatea competentă a statului membru suspendă inspecția în conformitate cu alineatul (5), nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză face automat obiectul unui ordin de interzicere a plecării. Ordinul de interzicere a plecării se anulează dacă inspecția a fost reluată și s-a încheiat cu succes și dacă au	îndepărtat într-un mod considerat satisfăcător de Agenția Navală sau după ce Agenția Navală stabilește că nava sau ambarcațiunea poate naviga, sub rezerva oricăror condiții necesare, sau că operarea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului ori pentru nava de pasageri de tip ro-ro sau pentru ambarcațiunea de pasageri de mare viteză și fără vreun risc pentru alte nave. 23. Dacă o deficiență menționată în pct.21, nu poate fi remediată rapid în unul din porturile Republicii Moldova în care a fost confirmată sau descoperită, Agenția Navală poate fi de acord să permită navei sau ambarcațiunii să se deplaseze până la un șantier de reparații corespunzător, unde deficiența poate fi remediată rapid. 24. În circumstanțe excepționale în care starea generală a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză nu respectă în mod evident standardele, Agenția Navală poate suspenda inspecția navei respective până când compania ia măsurile necesare pentru a se asigura că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză nu mai prezintă pericol imediat pentru siguranță sau sănătate și nu mai reprezintă niciun pericol imediat pentru viața echipajului și a pasagerilor sau pentru a se asigura că respectă cerințele relevante ale convențiilor internaționale aplicabile. 25. În cazul în care Agenția Navală suspendă inspecția în conformitate cu pct.24, nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză face automat obiectul unui ordin de interzicere a plecării. Ordinul de interzicere a plecării se anulează dacă inspecția a fost reluată și s-a încheiat cu succes și dacă au fost îndeplinite condițiile prevăzute la pct.22 sau la pct.32.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
fost îndeplinite condițiile prevăzute la alineatul (3) din prezentul articol sau la articolul 9 alineatul (2). (7) Pentru a evita congestionarea portului, autoritatea competentă din statul membru poate autoriza transferarea către o altă parte a portului a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care face obiectul unui ordin de interdicere a plecării, în cazul în care acest lucru poate fi realizat în condiții de siguranță. Cu toate acestea, riscul de congestie a portului nu este luat în considerare atunci când se ia hotărârea de a emite sau de a anula un ordin de interdicere a plecării. Autoritățile sau organismele portuare facilitează adăpostirea acestor nave.	26. Pentru a evita congestionarea portului, Agenția Navală poate permite transferarea către o altă parte a portului a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care face obiectul unui ordin de interdicere a plecării, în cazul în care acest lucru poate fi realizat în condiții de siguranță. Cu toate acestea, riscul de congestie a portului nu este luat în considerare atunci când se ia hotărârea de a emite sau de a anula un ordin de interdicere a plecării. Agenția Navală facilitează adăpostirea acestor nave.		
Articolul 8 <i>Dreptul la o cale de atac</i> (1) Compania are dreptul la o cale de atac împotriva unui ordin de interdicere a plecării emis de autoritatea competentă a statului membru. O cale de atac nu atrage după sine anularea ordinului de interdicere a plecării, cu excepția cazului în care se acordă măsuri provizorii în conformitate cu dreptul intern. Statele membre instituie și mențin proceduri corespunzătoare în acest sens, în conformitate cu legislația lor națională. (2) Autoritatea competentă a statului membru îl informează pe comandantul navei de pasageri de tip ro-ro sau al ambarcațiunii de pasageri de mare viteză care face obiectul unui ordin de interdicere a plecării despre dreptul la recurs și procedurile aplicabile. Atunci când, ca urmare a unui recurs, un ordin de interdicere a plecării este revocat sau modificat, statele membre se asigură că baza de date privind inspecțiile prevăzută la articolul 10 este actualizată în consecință fără întârziere.	Capitolul VII DREPTUL LA O CALE DE ATAC 29. Compania navei are dreptul la o cale de atac împotriva unui ordin de interdicere a plecării emis de Agenția Navală. O cale de atac nu atrage după sine anularea ordinului de interdicere a plecării cu excepția cazului în care se acordă măsuri provizorii în conformitate cu legislația națională. Agenția Navală aprobă și actualizează proceduri interne corespunzătoare în acest sens. 30. Agenția Navală informează comandantul navei de pasageri de tip ro-ro sau al ambarcațiunii de pasageri de mare viteză care face obiectul unui ordin de interdicere a plecării despre dreptul la recurs și procedurile aplicabile. Atunci când, ca urmare a unui recurs, un ordin de interdicere a plecării este revocat sau modificat, Agenția Navală se asigură că baza de date privind inspecțiile prevăzută la pct.33-37 este actualizată în consecință fără întârziere.	Compatibil	
Articolul 9	Capitolul VIII	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
<i>Costuri</i> (1) Dacă, în cursul inspecțiilor menționate la articolele 3 și 5, se confirmă sau se descoperă deficiențe care conduc la un ordin de interdicere a plecării, toate costurile aferente inspecțiilor sunt suportate de companie. (2) Ordinul de interdicere a plecării nu se anulează decât după efectuarea plății integrale sau dacă se oferă o garanție suficientă pentru rambursarea costurilor.	COSTURI 31. Dacă, în cursul inspecțiilor menționate în pct.6-12, se confirmă sau se descoperă deficiențe care conduc la un ordin de interdicere a plecării, toate costurile aferente inspecțiilor sunt suportate de companie în baza tarifelor și metodologiei aprobate de Guvern. 32. Ordinul de interdicere nu se anulează decât după efectuarea plății integrale sau dacă se oferă o scrisoare de garanție pentru rambursarea costurilor din partea agentului portuar care acționează ca reprezentant al armatorului navei în port.		
Articolul 10 <i>Rapoarte de inspecție</i> (1) Comisia dezvoltă, gestionează și actualizează o bază de date privind inspecțiile, la care trebuie să fie conectate toate statele membre și care conține toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezenta directivă. Această bază de date se va întemeia pe baza de date privind inspecțiile menționată la articolul 24 din Directiva 2009/16/CE și are funcții similare acesteia din urmă. (2) Statele membre se asigură că informațiile referitoare la inspecțiile efectuate în conformitate cu prezenta directivă, inclusiv informațiile privind deficiențele și ordinele de interdicere a plecării, sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecțiile de îndată ce este finalizat raportul de inspecție sau este anulat ordinul de interdicere a plecării. În ceea ce privește detaliile informațiilor, dispozițiile anexei XIII la Directiva 2009/16/CE se aplică mutatis mutandis.	Capitolul VIII RAPOARTE DE INSPECȚIE 33. Agenția Navală creează, gestionează și actualizează o bază de date internă privind inspecțiile. Baza de date internă privind inspecțiile trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții instituit prin prezentul Regulament. Această bază de date se va întemeia pe baza de date privind inspecțiile menționată în pct.95 din Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 și are funcții similare acesteia din urmă. 34. Agenția Navală se asigură că informațiile referitoare la inspecțiile efectuate în conformitate cu prezentul Regulament, inclusiv informațiile privind deficiențele și ordinele de interdicere a plecării, sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecțiile de îndată ce este finalizat raportul de inspecție sau este anulat ordinul de interdicere a plecării. Suplimentar, Agenția Navală transferă informațiile și în baza de date privind inspecțiile gestionat de Comisia Europeană.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(3) Statele membre se asigură că informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile sunt validate, în scopul publicării, în termen de 72 de ore. (4) Comisia se asigură că baza de date privind inspecțiile face posibilă recuperarea oricăror date relevante referitoare la punerea în aplicare a prezentei directive pe baza datelor privind inspecțiile, furnizate de statele membre. (5) Statele membre au acces la toate informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile care sunt relevante pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezenta directivă și în Directiva 2009/16/CE.	35. Agenția Navală se asigură că informațiile prevăzute la pct. 33-34 transferate în baza de date privind inspecțiile sunt validate, în scopul publicării, în termen de 72 de ore. 36. Agenția Navală se asigură că baza de date privind inspecțiile face posibilă recuperarea oricăror date relevante referitoare la punerea în aplicare a prezentului regulament pe baza datelor privind inspecțiile, furnizate de inspectorii, și se va asigura că baza de date privind inspecțiile este compatibilă cu alte sisteme informaționale întru a permite schimbul și extragerea de informații. 37. Agenția Navală solicită acces la toate informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile gestionată de Comisia Europeană, care sunt relevante pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezentul regulament și Hotărârea Guvernului nr. 183/2024.		
Articolul 11 <i>Sancțiuni</i> Statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a sancțiunilor respective. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive.	38. Nerespectarea prevederilor prezentului Regulament atrage după sine răspunderea prevăzută de legislația Republicii Moldova.	Compatibil	
Articolul 12 <i>Procedura de modificare</i> (1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 13, privind modificarea anexelor la prezenta directivă, pentru a lua în considerare evoluțiile de la nivel internațional, în special din		Norma UE neaplicabilă	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
cadrul OMI, și pentru a îmbunătăți specificațiile tehnice din anexele respective, ținând seama de experiența dobândită. (2)În situații excepționale, atunci când acest lucru este justificat de o analiză adecvată de către Comisie și pentru a se evita o amenințare gravă și inacceptabilă pentru siguranța maritimă, pentru sănătate, pentru condițiile de viață sau de muncă la bordul navelor sau pentru mediul marin sau pentru a se evita incompatibilitatea cu legislația maritimă a Uniunii, se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 13, privind modificarea prezentei directive pentru a nu se aplica, în sensul prezentei directive, o modificare a instrumentelor internaționale menționate la articolul 2. Actele de modificare respective se adoptă cu cel puțin trei luni înainte de expirarea termenului stabilit la nivel internațional pentru acceptarea tacită a modificării vizate sau înainte de data avută în vedere pentru intrarea în vigoare a unei astfel de modificări. În perioada care precedă intrarea în vigoare a unui astfel de act delegat, statele membre se abțin de la orice inițiativă menită să integreze modificarea respectivă în legislația lor națională sau să aplice modificarea instrumentului internațional în cauză.			
Articolul 13 <i>Exercitarea delegării de competențe</i> (1)Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 12 este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol. (2)Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 12 se conferă Comisiei pe o perioadă de șapte ani de la 20 decembrie 2017. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de		Norma UE neaplicabilă	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
încheierea perioadei de șapte ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. (3)Delegarea de competențe prevăzută la articolul 12 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare. (4)Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. (5)De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului. (6)Un act delegat adoptat în temeiul articolului 12 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu a formulat obiecțiuni 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 obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.			
Articolul 14 <i>Modificări aduse Directivei 2009/16/CE</i> Directiva 2009/16/CE se modifică după cum urmează: 1. La articolul 2, se adaugă următoarele puncte:			Modificările aduse Directivei

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
„25. «navă de pasageri de tip ro-ro» înseamnă o navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri; 26. «ambarcațiune de pasageri de mare viteză» înseamnă o ambarcațiune astfel cum este definită în regula 1 de la capitolul X din SOLAS 74, care transportă mai mult de 12 pasageri; 27. «serviciu regulat» înseamnă o serie de traversări efectuate de navele de pasageri de tip ro-ro și de ambarcațiunile de pasageri de mare viteză în scopul deservirii traficului între aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale, fie: (i) conform unui orar publicat; fie (ii) cu traversări atât de regulate sau de frecvente încât constituie o serie organizată care poate fi recunoscută;”. 2. La articolul 3 alineatul (1), se adaugă următorul paragraf: „Prezenta directivă se aplică, de asemenea, inspecțiilor navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză efectuate în exteriorul portului sau departe de o zonă de ancoraj, în cursul unui serviciu regulat în conformitate cu articolul 14a.” 3. La articolul 13, partea introductivă se înlocuiește cu următorul text: „Statele membre se asigură că navele selectate pentru inspecție în conformitate cu articolul 12 sau articolul 14a fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amănunțite, după cum urmează:”. - 26 4. Se introduce următorul articol: „Articolul 14a Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate			2009/16/CE au fost transpuse prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(1)Navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate sunt eligibile pentru inspecții în conformitate cu calendarul și cu alte cerințe stabilite în anexa XVII. - 32 (2)Atunci când planifică o inspecție a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei nave de pasageri de mare viteză, statele membre acordă atenția cuvenită programului de navigație și de întreținere a navei în cauză. - 33 (3)În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu anexa XVII, această inspecție se înregistrează în baza de date privind inspecțiile și se ia în considerare în scopul aplicării articolelor 10, 11 și 12 și al calculării gradului de îndeplinire a angajamentului de inspecție de către fiecare stat membru. Ea este inclusă în numărul total de inspecții anuale efectuate de către fiecare stat membru, astfel cum este prevăzut la articolul 5. - 34 (4)Articolul 9 alineatul (1), articolul 11 litera (a) și articolul 14 nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și care fac obiectul unei inspecții în conformitate cu prezentul articol. -35 (5)Autoritatea competentă se asigură că navele de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care fac obiectul unei inspecții suplimentare, în conformitate cu articolul 11 litera (b) sunt selectate pentru inspecție în conformitate cu anexa I partea II punctul 3A litera (c) și punctul 3B litera (c). Inspecțiile efectuate în temeiul prezentului alineat nu afectează intervalul de inspecție prevăzut la punctul 2 din anexa XVII. (6)Inspectorul autorității competente a statului portului poate fi de acord ca, în cursul inspecției unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză, să fie însoțit			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
de un inspector al statului portului din alt stat membru, în calitate de observator. În cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză, statul portului invită, la cerere, un reprezentant al statului de pavilion să fie prezent la inspecție, în calitate de observator.” -36 5. La articolul 15, alineatul (3) se elimină. 6. La articolul 16, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text: „(1)Un stat membru refuză accesul în porturile și în zonele sale de ancoraj oricărei nave care:- 40 — arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de rețineri, figurează pe lista neagră adoptată în conformitate cu MOU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile și publicate anual de către Comisie, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris; sau — arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de rețineri, figurează pe lista gri adoptată în conformitate cu MOU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile publicate anual de către Comisie, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris. - 40 Primul paragraf nu se aplică în situațiile descrise la articolul 21 alineatul (6). Refuzul accesului este aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul sau zona de ancoraj în care aceasta a făcut obiectul celei de a treia rețineri și în care s-a emis un ordin de refuz al accesului.” - 41 7. Se adaugă următoarea anexă: - Anexa 14 „ANEXA XVII			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
<i>Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate</i> 1.1. Înainte de începerea operării unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate reglementate de prezenta directivă, statele membre efectuează o inspecție, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110 (*), ca să se asigure că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză respectivă îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. 1.2. Dacă o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un serviciu regulat, statul membru în cauză poate să țină seama de inspecțiile efectuate în cursul ultimelor opt luni de un alt stat membru în ceea ce privește nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui alt serviciu regulat reglementat prin prezenta directivă, cu condiția ca statul membru să fie convins, de fiecare dată, că inspecțiile anterioare respective sunt relevante pentru noile condiții operaționale, iar în timpul acestor inspecții au fost îndeplinite cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. Inspecțiile prevăzute la punctul 1.1 nu trebuie efectuate înainte ca nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză să înceapă să opereze în cadrul noului serviciu regulat. 1.3. În cazurile în care ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute apare o nevoie urgentă de introducere rapidă a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar punctul 1.2 nu este aplicabil,			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
statul membru poate permite navei în cauză să înceapă operarea, dacă se îndeplinesc următoarele condiții: (a) în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, nu apar suspiciuni cu privire la faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță; și (b) statul membru finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110. 2. O dată pe an, după minimum patru și maximum opt luni de la data inspecției anterioare, statele membre efectuează: (a) o inspecție care să vizeze inclusiv cerințele din anexa II la Directiva (UE) 2017/2110 și din Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei (**), după caz; și (b) o inspecție în cursul unui serviciu regulat. Această inspecție vizează elementele enumerate în anexa III la Directiva (UE) 2017/2110 și ceea ce în aprecierea profesională a inspectorului constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele I și II la Directiva (UE) 2017/2110, pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță. 3. În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză nu a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu punctul 2, nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză se consideră a fi navă de prioritate I. 4. O inspecție în conformitate cu punctul 1.1 se consideră a fi o inspecție în sensul punctului 2 litera (a) din prezenta anexă.			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Articolul 15 <i>Abrogare</i> Directiva 1999/35/CE se abrogă. Trimiterile la directiva abrogată se consideră trimiteri la prezenta directivă și se interpretează în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.		Norma UE neaplicabilă	
Articolul 16 <i>Revizuire</i> Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului până la 21 decembrie 2026.		Norma UE neaplicabilă	
Articolul 17 <i>Transpunere</i> (1) Statele membre adoptă și publică până la 21 decembrie 2019 actele necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta. Statele membre aplică aceste dispoziții începând cu 21 decembrie 2019. Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri. (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.		Norma UE neaplicabilă	
Articolul 18 <i>Intrarea în vigoare</i> Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	Partea dispozitivă a proiectului 3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.	Compatibil	
Articolul 19 <i>Destinatari</i> Prezenta directivă se adresează statelor membre.		Norme UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
ANEXA I <i>CERINȚE SPECIFICE PENTRU NAVELE CARE DESFAȘOARA SERVICII REGULATE</i> (astfel cum sunt menționate la articolele 3 și 5) Se verifica următoarele elemente: 1. înainte de plecarea în cursa a navei de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunii de pasageri de mare viteză, comandantul navei primește informațiile corespunzătoare privind disponibilitatea sistemelor de coasta pentru dirijarea navigației și a altor sisteme de informații care îl pot ajuta la efectuarea în siguranța a curselor și utilizează sistemele de dirijare a navigației și de informații instituite de către statele membre; 2. sunt aplicate dispozițiile relevante de la punctele 2-6 din Circulara MSC 699 din 17 iulie 1995, „Orientări revizuite pentru instrucțiunile de securitate destinate pasagerilor”; 3. un tabel cu programul de lucru la bordul navei este plasat într-un loc ușor accesibil și conține: (a) programul de serviciu pe mare și serviciu în port; și (b) numărul maxim de ore de lucru sau numărul minim de ore de odihna necesare pentru ofițerii de cart; 4. comandantul nu este împiedicat să ia orice decizie pe care, pe baza raționamentului sau profesional, o considera necesară pentru navigarea și operarea în siguranța a navei, în special în condiții meteorologice periculoase și în mare agitată;	Anexa nr.1 la Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză CERINȚE SPECIFICE PENTRU NAVELE CARE DESFAȘOARA SERVICII REGULATE (astfel cum sunt menționate în pct.6-12 din regulament) SE VERIFICĂ URMĂTOARELE ELEMENTE 1. Înainte de plecarea în cursa a navei de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunii de pasageri de mare viteză, comandantul navei primește informațiile corespunzătoare privind disponibilitatea sistemelor de coasta pentru dirijarea navigației și a altor sisteme de informații care îl pot ajuta la efectuarea în siguranța a curselor și utilizează sistemele de dirijare a navigației și de informații instituite de către autoritatea competentă. 2. Sunt aplicate dispozițiile relevante de la punctele 2-6 din Circulara MSC 699 din 17 iulie 1995, „Orientări revizuite pentru instrucțiunile de securitate destinate pasagerilor”. 3. Un tabel cu programul de lucru la bordul navei este plasat într-un loc ușor accesibil și conține: 3.1. programul de serviciu pe mare și serviciu în port; și 3.2. numărul maxim de ore de lucru sau numărul minim de ore de odihna necesare pentru ofițerii de cart. 4. Comandantul nu este împiedicat să ia orice decizie pe care, pe baza raționamentului sau profesional, o considera	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
5. comandantul ține evidența activităților și incidentelor de navigație care sunt importante pentru siguranța navigației; 6. orice defecțiune sau deformare permanentă a porților din bordaj și a bordajului metalic conex al corpului navei care poate afecta integritatea navei de pasageri de tip ro-ro sau a navei de pasageri de mare viteză, precum și orice deficiențe ale sistemelor de securizare a acestor porți, sunt aduse prompt la cunoștința administrației statului de pavilion și a statului portului și sunt reparate prompt, într-un mod considerat satisfăcător de către acestea; 7. un orar actualizat al curselor este disponibil înaintea plecării în cursa a navei de pasageri de tip ro-ro sau a navei de pasageri de mare viteză și la elaborarea orarului curselor se ține seama pe deplin de orientările prevăzute în Rezoluția A.893(21) a Adunării OMI din 25 noiembrie 1999, „Orientări referitoare la planificarea curselor”; 8. sunt aduse la cunoștința pasagerilor informații generale referitoare la serviciile și asistența disponibile pentru persoanele în vârstă și cele cu handicap aflate la bord și care sunt disponibile în formate potrivite pentru persoanele cu deficiențe de vedere.	necesară pentru navigarea și operarea în siguranța a navei, în special în condiții meteorologice periculoase și în mare agitată. 5. Comandantul ține evidența activităților și incidentelor de navigație care sunt importante pentru siguranța navigației. 6. Orice defecțiune sau deformare permanentă a porților din bordaj și a bordajului metalic conex al corpului navei care poate afecta integritatea navei de pasageri de tip ro-ro sau a navei de pasageri de mare viteză, precum și orice deficiențe ale sistemelor de securizare a acestor porți, sunt aduse prompt la cunoștința administrației statului de pavilion și a statului portului și sunt reparate prompt, într-un mod considerat satisfăcător de către acestea. 7. Un orar actualizat al curselor este disponibil înaintea plecării în cursa a navei de pasageri de tip ro-ro sau a navei de pasageri de mare viteză și la elaborarea orarului curselor se ține seama pe deplin de orientările prevăzute în Rezoluția A.893(21) a Adunării OMI din 25 noiembrie 1999, „Orientări referitoare la planificarea curselor”. 8. Sunt aduse la cunoștința pasagerilor informații generale referitoare la serviciile și asistența disponibile pentru persoanele în vârstă și cele cu handicap aflate la bord și care sunt disponibile în formate potrivite pentru persoanele cu deficiențe de vedere.		
ANEXA II <i>PROCEDURI PENTRU INSPECȚII</i> (astfel cum sunt menționate la articolele 3 și 5)	Anexa nr.2 la Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
1. Inspecțiile asigură îndeplinirea cerințelor legale emise de către sau în numele statului de pavilion, în special a celor legate de construcție, de compartimentare și stabilitate, de mașini și instalații electrice, de încărcare și de stabilitate, de protecția împotriva incendiilor, de numărul maxim de pasageri, de mijloacele de salvare a vieții și de transportul mărfurilor periculoase, de radiocomunicații și de navigație. În acest scop inspecțiile includ: — pornirea generatorului de avarie; — inspecția iluminatului de avarie; — inspecția sursei de alimentare de avarie pentru stațiile radio; — o testare a sistemului de comunicare cu publicul; — un exercițiu de incendiu, care să includă o demonstrare a capacității de a utiliza echipamentul pentru pompieri; — punerea în funcțiune a pompei de incendiu de avarie cu două furtunuri conectate la conducta principală de stins incendiul; — testarea opririi de urgență de la distanță a alimentării cu combustibil a caldarinelor, a motoarelor principale și auxiliare și a ventilatoarelor; — testarea comenzilor de la distanță și locale pentru închiderea clapetelor antifoc; — testarea sistemelor de detectare a incendiilor și de alarmă; — testarea închiderii corespunzătoare a ușilor de incendiu; — funcționarea pompelor de santină; — închiderea ușilor pereților etanși, atât prin comandă locală cât și prin telecomandă; — o demonstrație care să arate că membrii-cheie ai echipajului sunt familiarizați cu planul de vitalitate al navei; — coborârea la apă cel puțin a unei plute de salvare și a unei bărci de salvare, pornirea și verificarea sistemului lor de	a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză PROCEDURI PENTRU INSPECȚII (astfel cum sunt menționate în pct.6-12 din regulament) 1. Inspecțiile asigură îndeplinirea cerințelor legale emise de către sau în numele statului de pavilion, în special a celor legate de construcție, de compartimentare și stabilitate, de mașini și instalații electrice, de încărcare și de stabilitate, de protecția împotriva incendiilor, de numărul maxim de pasageri, de mijloacele de salvare a vieții și de transportul mărfurilor periculoase, de radiocomunicații și de navigație. În acest scop inspecțiile includ: 1.1. pornirea generatorului de avarie; 1.2. inspecția iluminatului de avarie; 1.3. inspecția sursei de alimentare de avarie pentru stațiile radio; 1.4. o testare a sistemului de comunicare cu publicul; 1.5. un exercițiu de incendiu, care să includă o demonstrare a capacității de a utiliza echipamentul pentru pompieri; 1.6. punerea în funcțiune a pompei de incendiu de avarie cu două furtunuri conectate la conducta principală de stins incendiul; 1.7. testarea opririi de urgență de la distanță a alimentării cu combustibil a caldarinelor, a motoarelor principale și auxiliare și a ventilatoarelor; 1.8. testarea comenzilor de la distanță și locale pentru închiderea clapetelor împotriva incendiilor; 1.9. testarea sistemelor de detectare a incendiilor și de alarmă;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
propulsie și de guvernare și recuperarea lor din apă și arimarea lor în poziția normală de la bord; — verificarea inventarului tuturor bărcilor și a plutelor de salvare; — testarea instalației de guvernare a navei sau ambarcațiunii și a sistemului auxiliar de guvernare. 2. Inspecțiile se concentrează asupra familiarizării membrilor echipajului cu procedurile de siguranță, procedurile în caz de urgență, tehnicile de întreținere și de lucru, siguranța pasagerilor, procedurile pentru puntea de navigație a navei și operațiunile legate de transportul mărfurilor și vehiculelor, precum și asupra eficienței cu care le aplică. Se verifică capacitatea navigatorilor de a înțelege și, atunci când este cazul, de a da ordine și instrucțiuni și de a raporta în limba de lucru comună indicată în jurnalul de bord al navei. Se verifică documentele care atestă că membrii echipajului au urmat cu succes o pregătire specială, îndeosebi referitoare la: — cursuri de gestionare a mulțimilor; — cursuri de familiarizare; — cursuri în domeniul siguranței, pentru personalul care furnizează asistență directă pasagerilor în spațiile destinate acestora, în special persoanelor în vârstă și celor cu handicap, în caz de urgență; și — cursuri de gestionare a situațiilor de criză și de comportament uman. Inspecția include o evaluare destinată să determine dacă programul de lucru și de odihnă provoacă o oboseală excesivă, în special în cazul personalului de cart. 3. Certificatele de competență ale membrilor echipajului care lucrează la bordul navelor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive sunt conforme cu dispozițiile Directivei 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾.	1.10. testarea închiderii corespunzătoare a ușilor de incendiu; 1.11. funcționarea pompelor de santină; 1.12. închiderea ușilor pereților etanși, atât prin comandă locală cât și prin telecomandă; 1.13. o demonstrație care să arate că membrii-cheie ai echipajului sunt familiarizați cu planul de vitalitate al navei; 1.14. coborârea la apă cel puțin a unei plute de salvare și a unei bărci de salvare, pornirea și verificarea sistemului lor de propulsie și de guvernare și recuperarea lor din apă și arimarea lor în poziția normală de la bord; 1.15. verificarea inventarului tuturor bărcilor și a plutelor de salvare; 1.16. testarea instalației de guvernare a navei sau ambarcațiunii și a sistemului auxiliar de guvernare. 2. Inspecțiile se concentrează asupra familiarizării membrilor echipajului cu procedurile de siguranță, procedurile în caz de urgență, tehnicile de întreținere și de lucru, siguranța pasagerilor, procedurile pentru puntea de navigație a navei și operațiunile legate de transportul mărfurilor și vehiculelor, precum și asupra eficienței cu care le aplică. Se verifică capacitatea navigatorilor de a înțelege și, atunci când este cazul, de a da ordine și instrucțiuni și de a raporta în limba de lucru comună indicată în jurnalul de bord al navei. Se verifică documentele care atestă că membrii echipajului au urmat cu succes o pregătire specială, îndeosebi referitoare la: 2.1. cursuri de gestionare a mulțimilor; 2.2. cursuri de familiarizare; 2.3. cursuri în domeniul siguranței, pentru personalul care furnizează asistență directă pasagerilor în spațiile		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	destinate acestora, în special persoanelor în vârstă și celor cu handicap, în caz de urgență; și 2.4. cursuri de gestionare a situațiilor de criză și de comportament uman. Inspecția include o evaluare destinată să determine dacă programul de lucru și de odihnă provoacă o oboseală excesivă, în special în cazul personalului de cart. 3. Certificatele de competență ale membrilor echipajului care lucrează la bordul navelor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive sunt conforme cu regulamentul privind nivelul minim de formare a navigatorilor aprobate de Guvern.		
ANEXA III PROCEDURI PENTRU EFECTUAREA INSPECȚIILOR ÎN CURSUL UNUI SERVICIU REGULAT (astfel cum sunt menționate la articolul 5) Atunci când se efectuează inspecții în timpul serviciului regulat, se verifică următoarele elemente: 1. Informații referitoare la pasageri Dacă nu este depășit numărul de pasageri pentru care este certificată nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză (denumite în continuare „nava”) și dacă înregistrarea informațiilor referitoare la pasageri respecta Directiva 98/41/CE a Consiliului ⁽¹⁾. Modalitatea în care informațiile referitoare la numărul total de pasageri sunt transmise comandantului și, dacă este cazul, modalitatea prin care pasagerii care efectuează o traversare dubla fără a debarca sunt incluși în numărul total la cursa de întoarcere. 2. Informații privind încărcarea și stabilitatea Dacă sunt instalate indicatoare de pescaj fiabile și dacă acestea sunt utilizate. Dacă se iau măsuri pentru a se asigura ca nava nu este supraîncărcată și ca linia de încărcare	Anexa nr.3 la Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză PROCEDURI PENTRU EFECTUAREA INSPECȚIILOR ÎN CURSUL UNUI SERVICIU REGULAT (astfel cum sunt menționate în pct.9-12 din regulament) Atunci când se efectuează inspecții în timpul serviciului regulat, se verifică următoarele elemente 1. Informații referitoare la pasageri - dacă nu este depășit numărul de pasageri pentru care este certificată nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză (denumite în continuare „nava”) și dacă înregistrarea informațiilor referitoare la pasageri respectă regulamentul privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare ale Republicii	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
maxima de compartimentare nu se afla sub nivelul apei. Dacă evaluarea încărcării și a stabilității se efectuează corespunzător. Dacă vehiculele cu mărfuri și alte încărcături se cântăresc atunci când este necesar și cifrele sunt transmise navei pentru a fi utilizate la evaluarea încărcării și stabilității. Dacă planurile de vitalitate sunt expuse în permanența și dacă sunt prevăzute broșuri cu informații despre planul de vitalitate pentru ofițerii de pe nava. 3. Securitatea pe mare Dacă se respecta procedura pentru a garanta ca nava întrunește toate condițiile de securitate pentru a naviga înainte sa părăsească dana, care ar trebui sa includă o procedura prin care sa se confirme faptul ca toate porțile din bordaj etanșe la apa și intemperii sunt închise. Dacă toate porțile punților cu vehicule sunt închise înainte ca nava sa părăsească dana sau rămân deschise doar atât timp cât sa permită închiderea vizorului provei, sistemele de închidere a porților de la prova, pupa și laterale, prezența indicatoarelor luminoase și a supravegherii TV care sa indice situația acestora pe puntea de comanda. Ar trebui constatate și raportate orice dificultăți legate de funcționarea indicatoarelor luminoase, în special a întrerupătoarelor de la porți. 4. Anunțurile pentru masuri de siguranța Dacă forma anunțurilor curente privind masurile de siguranța și afișarea instrucțiunilor și a orientărilor privind procedurile de urgența au loc în limba sau limbile corespunzătoare. Dacă anunțurile curente privind masurile de siguranța se fac la începutul cursei și pot fi auzite în toate spațiile publice, inclusiv pe punțile deschise, la care au acces pasagerii. 5. Înregistrările în jurnalul de bord	Moldova aprobat de Guvern. Modalitatea în care informațiile referitoare la numărul total de pasageri sunt transmise comandantului și, dacă este cazul, modalitatea prin care pasagerii care efectuează o traversare dubla fără a debarca sunt incluși în numărul total la cursa de întoarcere. 2. Informații privind încărcarea și stabilitatea - dacă sunt instalate indicatoare de pescaj fiabile și dacă acestea sunt utilizate. Dacă se iau masuri pentru a se asigura ca nava nu este supraîncărcată și ca linia de încărcare maxima de compartimentare nu se afla sub nivelul apei. Dacă evaluarea încărcării și a stabilității se efectuează corespunzător. Dacă vehiculele cu mărfuri și alte încărcături se cântăresc atunci când este necesar și cifrele sunt transmise navei pentru a fi utilizate la evaluarea încărcării și stabilității. Dacă planurile de vitalitate sunt expuse în permanența și dacă sunt prevăzute broșuri cu informații despre planul de vitalitate pentru ofițerii de pe nava. 3. Securitatea pe mare - dacă se respecta procedura pentru a garanta ca nava întrunește toate condițiile de securitate pentru a naviga înainte sa părăsească dana, care ar trebui sa includă o procedura prin care sa se confirme faptul ca toate porțile din bordaj etanșe la apa și intemperii sunt închise. Dacă toate porțile punților cu vehicule sunt închise înainte ca nava sa părăsească dana sau rămân deschise doar atât timp cât sa permită închiderea vizorului provei, sistemele de închidere a porților de la prova, pupa și laterale, prezența indicatoarelor luminoase și a supravegherii TV care sa indice situația acestora pe puntea de comanda. Ar trebui constatate și raportate orice dificultăți legate de funcționarea indicatoarelor luminoase, în special a întrerupătoarelor de la porți.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Daca se examinează jurnalul de bord pentru a se asigura ca s-au efectuat înregistrări referitoare la închiderea porților de la prova, pupa și a altor porți etanșe la apa și la intemperii, testarea ușilor de compartimentare etanșe la apa, încercarea transmisiei la cârma etc. De asemenea, daca se înregistrează pescajele, bordul liber și stabilitatea precum și limba de lucru comuna pentru echipaj. 6. Mărfuri periculoase Daca orice încărcătura de mărfuri periculoase sau poluante este transportata în conformitate cu legislația relevantă, în special daca este furnizata o declarație privind mărfurile periculoase și poluante, împreună cu o lista cu încărcătura sau un plan de stivuire care sa indice localizarea acestora la bord, daca transportul încărcăturii respective este autorizat pe nave de pasageri și daca mărfurile periculoase și poluante sunt marcate, etichetate, stivuite, fixate și separate corespunzător. Daca vehiculele care transporta mărfuri periculoase și poluante sunt placate și asigurate corespunzător. Daca, atunci când se transporta mărfuri periculoase și poluante, exista la țarm o copie a listei cu încărcătura sau a planului de stivuire relevant. Daca cerințele de notificare conform Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (1) și instrucțiunile privind procedurile de urgență care trebuie urmate și cele de acordare a primului ajutor în cazul unui incident care implică mărfuri periculoase sau poluanți marini sunt cunoscute de către comandant. Dacă dispozitivele de ventilație a punților pentru vehicule funcționează tot timpul, dacă funcționează mai intens atunci când motoarele vehiculelor sunt în funcțiune și dacă există un indicator pe punte care să arate că ventilația punților pentru vehicule este în funcțiune. 7. Fixarea vehiculelor de marfă	4. Anunțurile pentru masuri de siguranță - dacă forma anunțurilor curente privind masurile de siguranță și afișarea instrucțiunilor și a orientărilor privind procedurile de urgență au loc în limba sau limbile corespunzătoare. Daca anunțurile curente privind masurile de siguranță se fac la începutul cursei și pot fi auzite în toate spațiile publice, inclusiv pe punțile deschise, la care au acces pasagerii. 5. Înregistrările în jurnalul de bord - dacă se examinează jurnalul de bord pentru a se asigura ca s-au efectuat înregistrări referitoare la închiderea porților de la prova, pupa și a altor porți etanșe la apa și la intemperii, testarea ușilor de compartimentare etanșe la apa, încercarea transmisiei la cârma etc. De asemenea, daca se înregistrează pescajele, bordul liber și stabilitatea precum și limba de lucru comuna pentru echipaj. 6. Mărfuri periculoase - dacă orice încărcătura de mărfuri periculoase sau poluante este transportata în conformitate cu legislația relevantă, în special daca este furnizata o declarație privind mărfurile periculoase și poluante, împreună cu o lista cu încărcătura sau un plan de stivuire care sa indice localizarea acestora la bord, daca transportul încărcăturii respective este autorizat pe nave de pasageri și daca marcurile periculoase și poluante sunt marcate, etichetate, stivuite, fixate și separate corespunzător. Dacă vehiculele care transporta mărfuri periculoase și poluante sunt placate și asigurate corespunzător. Daca, atunci când se transporta mărfuri periculoase și poluante, exista la țarm o copie a listei cu încărcătura sau a planului de stivuire relevant. Dacă cerințele de notificare conform HG nr.413/2021 pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime și instrucțiunile privind		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Modul în care sunt fixate vehiculele de marfă, de exemplu, dacă sunt arimate în bloc sau sunt legate individual. Dacă sunt disponibile suficiente puncte de fixare. Sistemele de fixare a vehiculelor de marfă, în cazul în care are loc sau se preconizează vreme nefavorabilă. Metode pentru fixarea autocarelor și a motocicletelor, dacă există. Dacă nava are un manual pentru fixarea încărcăturii. 8. Punțile pentru vehicule Dacă spațiile pentru încărcătură de categorie specială și ro-ro sunt patrulate sau supravegheate continuu printr-un sistem de supraveghere TV, astfel încât să se poată observa deplasarea vehiculelor în caz de vreme nefavorabilă și intrarea neautorizată a pasagerilor. Dacă ușile de incendiu și intrările rămân închise și dacă sunt afișate anunțuri prin care să se interzică accesul pasagerilor la punțile cu vehicule în timp ce nava se află pe mare. 9. Închiderea porților etanșe la apă Dacă este respectată politica stabilită în instrucțiunile de funcționare a navei pentru porțile etanșe la apă. Dacă se efectuează instruirile necesare. Dacă controlul porților etanșe la apă, de pe comanda de navigație, este menținut, când este posibil, pe controlul „local”. Dacă porțile sunt ținute închise în caz de vizibilitate redusă și orice situație primejdioasă. Dacă echipajele sunt instruite în mod corect pentru operarea porților și cunosc pericolele utilizării greșite a acestora. 10. Patrurilele contra incendiilor Dacă se menține o patrulare eficientă astfel încât să se poată detecta imediat orice început de incendiu. Aceasta ar trebui să includă spațiile de categorie specială care nu sunt prevăzute cu un sistem fix de detectare a incendiilor și de alarmă. Spațiile respective pot fi patrulate în conformitate cu punctul 8.	procedurile de urgență care trebuie urmate și cele de acordare a primului ajutor în cazul unui incident care implică mărfuri periculoase sau poluanți marini sunt cunoscute de către comandant. Dacă dispozitivele de ventilație a punților pentru vehicule funcționează tot timpul, dacă funcționează mai intens atunci când motoarele vehiculelor sunt în funcțiune și dacă există un indicator pe punte care să arate că ventilația punților pentru vehicule este în funcțiune. 7. Fixarea vehiculelor de marfă - modul în care sunt fixate vehiculele de marfă, de exemplu, dacă sunt arimate în bloc sau sunt legate individual. Dacă sunt disponibile suficiente puncte de fixare. Sistemele de fixare a vehiculelor de marfă, în cazul în care are loc sau se preconizează vreme nefavorabilă. Metode pentru fixarea autocarelor și a motocicletelor, dacă există. Dacă nava are un manual pentru fixarea încărcăturii. 8. Punțile pentru vehicule - dacă spațiile pentru încărcătură de categorie specială și ro-ro sunt patrulate sau supravegheate continuu printr-un sistem de supraveghere TV, astfel încât să se poată observa deplasarea vehiculelor în caz de vreme nefavorabilă și intrarea neautorizată a pasagerilor. Dacă ușile de incendiu și intrările rămân închise și dacă sunt afișate anunțuri prin care să se interzică accesul pasagerilor la punțile cu vehicule în timp ce nava se află pe mare. 9. Închiderea porților etanșe la apă - dacă este respectată politica stabilită în instrucțiunile de funcționare a navei pentru porțile etanșe la apă. Dacă se efectuează instruirile necesare. Dacă controlul porților etanșe la apă, de pe comanda de navigație, este menținut, când este posibil, pe controlul „local”. Dacă porțile sunt ținute închise în caz de vizibilitate redusă și orice situație primejdioasă. Dacă		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
11. Comunicațiile în caz de avarie Dacă există suficienți membri ai echipajului, conform planului rolurilor, care să ajute pasagerii în caz de avarie și dacă membrii respectivi pot fi identificați cu ușurință și pot să comunice cu pasagerii în caz de avarie, luând în considerație o combinație corespunzătoare și adecvată a oricăroră dintre următorii factori: (a) limba sau limbile corespunzătoare principalelor naționalități ale pasagerilor transportați pe o anumită rută; (b) probabilitatea ca o capacitate de utilizare a vocabularului elementar al limbii engleze pentru instrucțiunile de bază să poată oferi un mijloc de comunicare cu un pasager care are nevoie de ajutor, dacă pasagerul și membrul echipajului nu folosesc o limbă comună; (c) necesitatea posibilă de a comunica în timpul unei avarii prin alte mijloace (de exemplu atenționarea prin demonstrații, gesturi sau atenționare asupra locului instrucțiunilor, a posturilor de apel, a dispozitivelor de salvare a vieților omenești sau a căilor de evacuare, atunci când comunicarea verbală este impracticabilă); (d) dacă pasagerilor le-au fost furnizate instrucțiuni de siguranță complete în limba sau limbile materne; (e) limbile în care pot fi difuzate anunțurile prin radio în timpul unei avarii sau al unui exercițiu, pentru a transmite instrucțiuni esențiale pasagerilor și a facilita sprijinul acordat pasagerilor de către membrii echipajului. 12. Limba de lucru comună între membrii echipajului Dacă s-a stabilit o limbă de lucru pentru a asigura o reacție eficientă a echipajului în chestiuni de siguranță și dacă această limbă de lucru este trecută în jurnalul de bord al navei. 13. Echipamentul de protecție	echipajele sunt instruite în mod corect pentru operarea porților și cunosc pericolele utilizării greșite a acestora. 10. Patrurilele contra incendiilor - dacă se menține o patrulare eficientă astfel încât să se poată detecta imediat orice început de incendiu. Aceasta ar trebui să includă spațiile de categorie specială care nu sunt prevăzute cu un sistem fix de detectare a incendiilor și de alarmă. Spațiile respective pot fi patrulate în conformitate cu pct.8. 11. Comunicațiile în caz de avarie - dacă există suficienți membri ai echipajului, conform planului rolurilor, care să ajute pasagerii în caz de avarie și dacă membrii respectivi pot fi identificați cu ușurință și pot să comunice cu pasagerii în caz de avarie, luând în considerație o combinație corespunzătoare și adecvată a oricăroră dintre următorii factori: 11.1. limba sau limbile corespunzătoare principalelor naționalități ale pasagerilor transportați pe o anumită rută; 11.2. probabilitatea ca o capacitate de utilizare a vocabularului elementar al limbii engleze pentru instrucțiunile de bază să poată oferi un mijloc de comunicare cu un pasager care are nevoie de ajutor, dacă pasagerul și membrul echipajului nu folosesc o limbă comună; 11.3. necesitatea posibilă de a comunica în timpul unei avarii prin alte mijloace (de exemplu atenționarea prin demonstrații, gesturi sau atenționare asupra locului instrucțiunilor, a posturilor de apel, a dispozitivelor de salvare a vieților omenești sau a căilor de evacuare, atunci când comunicarea verbală este impracticabilă); 11.4. dacă pasagerilor le-au fost furnizate instrucțiuni de siguranță complete în limba sau limbile materne; 11.5. limbile în care pot fi difuzate anunțurile prin radio în timpul unei avarii sau al unui exercițiu, pentru a transmite		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Dacă echipamentul de salvare și de combatere a incendiilor, incluzând ușile de incendiu și alte elemente de protecție structurală împotriva incendiilor, care pot fi ușor inspectate, sunt întreținute corespunzător. Dacă sunt afișate în permanență planuri pentru stingerea incendiilor sau sunt puse la dispoziția ofițerilor navei broșuri cu informații echivalente. Dacă vestele de salvare sunt stocate corespunzător și dacă localizarea vestelor de salvare pentru copii poate fi ușor identificată. Dacă încărcătura vehiculelor nu împiedică acționarea dispozitivelor de stingere a incendiilor, a întrerupătoarelor de urgență, a dispozitivelor de control pentru clapetele de furtună etc. care se pot afla pe punțile cu vehicule. 14. Echipamentul de navigație și radio Dacă echipamentele de navigație și de comunicații radio, inclusiv radiobalizele EPIRB, sunt în stare de funcționare. 15. Indicatoarele luminoase suplimentare pentru avarii Dacă sunt prevăzute indicatoare luminoase suplimentare pentru avarii, atunci când reglementările o impun, și dacă se ține o evidență a deficiențelor. 16. Mijloacele de salvare Dacă mijloacele de salvare, inclusiv căile de salvare, sunt marcate conform cerințelor aplicabile și iluminate, atât de la generatorul principal, cât și de la cel de avarie. Dacă sunt luate măsuri pentru ca vehiculele să nu încurce căile de salvare, în cazul în care căile de salvare traversează punțile cu vehicule sau trec prin acestea. Dacă ieșirile, în special cele de la magazinele scutite de taxe vamale, care sunt uneori blocate de mărfuri în exces, sunt menținute libere. 17. Curățenia în compartimentul mașini Dacă în compartimentul mașini este păstrată curățenia în conformitate cu procedurile de întreținere. 18. Evacuarea gunoierului	instrucțiuni esențiale pasagerilor și a facilita sprijinul acordat pasagerilor de către membrii echipajului. 12. Limba de lucru comună între membrii echipajului - dacă s-a stabilit o limbă de lucru pentru a asigura o reacție eficientă a echipajului în chestiuni de siguranță și dacă această limbă de lucru este trecută în jurnalul de bord al navei. 13. Echipamentul de protecție - dacă echipamentul de salvare și de combatere a incendiilor, incluzând ușile de incendiu și alte elemente de protecție structurală împotriva incendiilor, care pot fi ușor inspectate, sunt întreținute corespunzător. Dacă sunt afișate în permanență planuri pentru stingerea incendiilor sau sunt puse la dispoziția ofițerilor navei broșuri cu informații echivalente. Dacă vestele de salvare sunt stocate corespunzător și dacă localizarea vestelor de salvare pentru copii poate fi ușor identificată. Dacă încărcătura vehiculelor nu împiedică acționarea dispozitivelor de stingere a incendiilor, a întrerupătoarelor de urgență, a dispozitivelor de control pentru clapetele de furtună etc. care se pot afla pe punțile cu vehicule. 14. Echipamentul de navigație și radio - dacă echipamentele de navigație și de comunicații radio, inclusiv radiobalizele EPIRB, sunt în stare de funcționare. 15. Indicatoarele luminoase suplimentare pentru avarii Dacă sunt prevăzute indicatoare luminoase suplimentare pentru avarii, atunci când reglementările o impun, și dacă se ține o evidență a deficiențelor. 16. Mijloacele de salvare - dacă mijloacele de salvare, inclusiv căile de salvare, sunt marcate conform cerințelor aplicabile și iluminate, atât de la generatorul principal, cât și de la cel de avarie. Dacă sunt luate măsuri pentru ca		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Dacă mijloacele pentru manipularea și evacuarea gunoiului sunt satisfăcătoare. 19. Planificarea întreținerii Dacă toate companiile au cerințe specifice, cu un sistem de întreținere planificată, pentru toate elementele legate de siguranță, inclusiv ușile de la provă și pupă și porțile laterale, împreună cu sistemele lor de închidere, dar care să includă și întreținerea compartimentului mașini și a echipamentului de protecție. Dacă există planuri pentru verificarea periodică a tuturor elementelor, astfel încât standardele de siguranță să fie menținute la cel mai înalt nivel. Dacă există proceduri pentru înregistrarea deficiențelor și confirmarea rectificării lor corespunzătoare, astfel încât comandantul și persoana desemnată de pe uscat din structura administrației companiei să aibă cunoștință de deficiențe și să fie înștiințați de rectificarea acestora într-un termen determinat. Dacă verificarea periodică a funcționării sistemelor de închidere a porților interioare și exterioare de la provă include indicatoarele, echipamentul de supraveghere și toate orificiile de scurgere a apei de pe punte din spațiile dintre vizorul probei și poarta interioară, în special mecanismele de închidere și sistemele hidraulice ale acestora. 20. Efectuarea unei curse În timpul cursei, ar fi oportun să se verifice supraaglomerarea, inclusiv disponibilitatea locurilor și blocarea culoarelor, a scărilor și a ieșirilor de urgență de bagaje și de pasageri care nu își găsesc locurile. De asemenea, trebuie să se verifice dacă pasagerii sunt evacuați de pe puntea cu vehicule înaintea ieșirii navei în larg și dacă aceștia nu revin decât imediat înainte de acostarea navei.	vehiculele să nu încurce căile de salvare, în cazul în care căile de salvare traversează punțile cu vehicule sau trec prin acestea. Dacă ieșirile, în special cele de la magazinele scutite de taxe vamale, care sunt uneori blocate de mărfuri în exces, sunt menținute libere. 17. Curățenia în compartimentul mașini - dacă în compartimentul mașini este păstrată curățenia în conformitate cu procedurile de întreținere. 18. Evacuarea gunoiului - dacă mijloacele pentru manipularea și evacuarea gunoiului sunt satisfăcătoare. 19. Planificarea întreținerii - dacă toate companiile au cerințe specifice, cu un sistem de întreținere planificată, pentru toate elementele legate de siguranță, inclusiv ușile de la provă și pupă și porțile laterale, împreună cu sistemele lor de închidere, dar care să includă și întreținerea compartimentului mașini și a echipamentului de protecție. Dacă există planuri pentru verificarea periodică a tuturor elementelor, astfel încât standardele de siguranță să fie menținute la cel mai înalt nivel. Dacă există proceduri pentru înregistrarea deficiențelor și confirmarea rectificării lor corespunzătoare, astfel încât comandantul și persoana desemnată de pe uscat din structura administrației companiei să aibă cunoștință de deficiențe și să fie înștiințați de rectificarea acestora într-un termen determinat. Dacă verificarea periodică a funcționării sistemelor de închidere a porților interioare și exterioare de la provă include indicatoarele, echipamentul de supraveghere și toate orificiile de scurgere a apei de pe punte din spațiile dintre vizorul probei și poarta interioară, în special mecanismele de închidere și sistemele hidraulice ale acestora. 20. Efectuarea unei curse - în timpul cursei, ar fi oportun să se verifice supraaglomerarea, inclusiv disponibilitatea		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
	locurilor și blocarea culoarelor, a scărilor și a ieșirilor de urgență de bagaje și de pasageri care nu își găsesc locurile. De asemenea, trebuie să se verifice dacă pasagerii sunt evacuați de pe puntea cu vehicule înaintea ieșirii navei în larg și dacă aceștia nu revin decât imediat înainte de acostarea navei.		

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

Vladimir BOLEA



Nr. 06 - 798
din 20.02.2026

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 inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză*, 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 <i>privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză</i> .
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 instituirii unui cadru normativ național clar și aplicabil pentru organizarea și desfășurarea unui sistem de inspecții destinat operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză. Proiectul este fundamentat pe prevederile art. 14 alin. (2) din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri. Proiectul transpune Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente	Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat în temeiul prevederilor Capitolului 15 Transporturi din Acordul de Asociere dintre Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea

	de planificare sectoriale)	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 112 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; - 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 – 12 file, 2. Nota de fundamentare – 9 file; 3. Tabel de concordanță a Directivei 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate. – 33 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