



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

**HOTĂRÂRE nr. \_\_\_\_\_**

din \_\_\_\_\_ 2026

**cu privire la aprobarea Regulamentului privind transferul cargoboturilor și a navelor de pasageri**

În temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), cu modificările ulterioare, art. 16 alin. (1) și (2) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr. 238-242, art. 672), cu modificările ulterioare, art. 32 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr. 1-4, art. 2) cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind transferul cargoboturilor și a navelor de pasageri (se anexează).
2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3. Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și intră în vigoare la 1 ianuarie 2027.

**PRIM-MINISTRU**

**Alexandru MUNTEANU**

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

**Vladimir BOLEA**

## **REGULAMENT** **privind transferul cargoboturilor și a navelor de pasageri**

Prezentul Regulament transpune Regulamentul (CE) nr. 789/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind transferul în alt registru al cargoboturilor și al navelor de pasageri în interiorul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 613/91 al Consiliului (CELEX: 32004R0789), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 30 aprilie 2004.

### **Capitolul I** **SCOPUL, DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII**

**1.** Regulamentul privind transferul cargoboturilor și a navelor de pasageri (în continuare – *Regulament*) stabilește cadrul normativ necesar pentru realizarea transferului acestora între registrele statelor membre ale Uniunii Europene și Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova administrat de Agenția Navală, prin eliminarea barierelor tehnice, cu respectarea cerințelor privind siguranța navelor și protecția mediului, prevăzute de convențiile internaționale aplicabile.

**2.** Prezentul regulament se aplică:

**2.1.** cargoboturilor care dețin certificate valabile, care:

2.1.1. fie au fost construite la sau după 25 mai 1980;

2.1.2. fie au fost construite înaintea acestei date, dar au fost atestate de un stat membru al Uniunii Europene sau de o organizație recunoscută care a acționat în numele acestuia că respectă cerințele pentru navele noi definite în Convenția SOLAS 1974 sau, în cazul tancurilor pentru produse chimice și al transportatoarelor de gaz, codurile standard pertinente pentru navele construite la sau după 25 mai 1980;

**2.2.** navelor de pasageri angajate în curse interne și internaționale care dețin certificate valabile, care:

2.2.1. au fost construite la sau după 1 iulie 1998; sau

2.2.2. au fost construite înaintea acestei date, dar au fost atestate de un stat membru sau de o organizație recunoscută care a acționat în numele acestuia că respectă cerințele pentru navele construite la sau după 1 iulie 1998 prevăzute în Legea nr.136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și/sau în Convenția SOLAS 1974, pentru navele angajate în curse internaționale.

3. Prezentul regulament nu se aplică:

3.1. navelor livrate după finalizarea construcției lor care nu dețin certificate valabile eliberate de un stat membru UE al registrului cedent sau al Republicii Moldova;

3.2. navelor cărora le-a fost refuzat accesul în porturile Republicii Moldova în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, precum și în porturile statelor membre UE în conformitate cu procedurile privind controlul statului port în cei trei ani de dinaintea solicitării înmatriculării și navelor care au fost reținute mai mult de o dată în cei trei ani de dinaintea solicitării înmatriculării în urma unei inspecții în portul unui stat semnatar al Memorandumului de înțelegere de la Paris din 1982 privind controlul statului de port și din motive privind cerințele prevăzute la subpct.4.2;

3.3. navelor de război sau navelor care transportă trupe sau oricăror nave deținute sau exploatate de un stat membru al Uniunii Europene sau de Republica Moldova și utilizate numai în serviciul guvernamental necomercial;

3.4. navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, navelor de lemn sau rudimentare, iahturilor de agrement care nu sunt implicate în comerț sau navelor de pescuit;

3.5. cargoboturilor cu un tonaj brut mai mic de 500 de tone.

4. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:

4.1. „convenții” înseamnă Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare din 1974 (SOLAS 1974), Convenția internațională asupra liniilor de încărcare din 1966 (LL 66), Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969, precum și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973, modificată prin Protocolul din 1978 (Marpol 73/78), în versiunea lor actualizată, și codurile aferente cu statut obligatoriu, adoptate în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI), împreună cu protocoalele și modificările lor, în versiunea lor actualizată;

4.2. „cerințe” înseamnă cerințele de siguranță, de securitate și de prevenire a poluării privind construirea și echiparea navelor, prevăzute în convenții, iar pentru navele de pasageri angajate în curse interne, cele prevăzute în Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;

4.3. „certificate” înseamnă certificatele, documentele și declarațiile de conformitate eliberate de un stat membru sau în numele său de o organizație recunoscută, în conformitate cu convențiile, iar în cazul navelor de pasageri angajate în curse interne, cele eliberate în conformitate cu art.11 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;

4.4. „cargobot” înseamnă o navă care nu este navă de pasageri;

4.5. „cursă internațională” înseamnă o călătorie pe mare efectuată dintr-un port situate pe teritoriul Republicii Moldova spre un port străin sau invers;

4.6. „cursă internă” înseamnă o călătorie efectuată pe mare dintr-un port situate pe teritoriul Republicii Moldova cu întoarcerea în același port sau într-un alt port din Republica Moldova.

## **Capitolul II**

### **Transferul în alt registru**

5. Agenția Navală nu va refuza, din motivele tehnice care decurg din convenții la care Republica Moldova este parte, înregistrarea unei nave înregistrate într-un stat membru al Uniunii Europene care îndeplinește cerințele și deține certificate valabile și echipament aprobat sau omologat în conformitate cu reglementările privind echipamentele maritime aprobate de Guvern.

6. Prevederile pct.5 se aplică fără a aduce atingere, după caz, vreunei cerințe specifice privind exploatarea unei nave prevăzute în punctele 7 și 9 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri sau reglementările privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro aprobate de Guvern.

7. La primirea cererii de transfer în alt registru al unui stat membru al Uniunii Europene, Agenția Navală pune la dispoziție statului membru al Uniunii Europene al registrului acceptant sau organizației recunoscute care acționează în numele acestuia, toate informațiile pertinente privind nava, în special cele privind starea și echipamentul ei. Aceste informații cuprind dosarul cu istoricul navei și, după caz, o listă a îmbunătățirilor pentru înregistrarea navei sau pentru reînnoirea certificatelor acesteia și o listă a întârzierilor înregistrate în efectuarea vizitelor. Informațiile includ toate certificatele și coordonatele navei, în conformitate cu convențiile și reglementările naționale pertinente, precum și rapoartele inspecțiilor statului de pavilion și a rapoartelor controalelor efectuate de statul de port.

8. În vederea înregistrării unei nave sub pavilionul Republicii Moldova, Agenția Navală solicită de la registrul cedent dintr-un stat membru al Uniunii Europene informațiile prevăzute la pct. 7.

9. Agenția Navală colaborează cu registrele statelor membre ale Uniunii Europene în vederea asigurării aplicării corespunzătoare a prevederilor punctelor 7-8.

10. Agenția Navală, direct sau prin intermediul unei organizații recunoscute, desemnată să acționeze în numele acesteia, poate supune nava unei inspecții de pavilion anterior înregistrării acesteia în Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 414/2020 pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion, exclusiv în scopul verificării conformității stării tehnice a navei și a echipamentului acesteia cu certificatele prevăzute de prezentul Regulament.

11. Agenția Navală efectuează inspecția prevăzută în pct.10 în termen de 30 de zile calendaristice de la data depunerii cererii de înregistrare a navei de către armator.

12. În cazul în care, după efectuarea inspecției și după acordarea unui termen rezonabil pentru remedierea deficiențelor constatate, nu poate fi confirmată conformitatea navei cu certificatele prevăzute de prezentul Regulament, Agenția Navală:

12.1. dispune informarea autorităților competente ale statului de pavilion al navei și a Comisiei Europene;

12.2. aplică măsurile corespunzătoare, în conformitate cu legislația în vigoare; și

12.3. consemnează deficiențele în documentația aferentă procedurii de înregistrare, cu refuzul înregistrării navei în Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova.

### **Capitolul III Certificate**

**13.** Pentru efectuarea transferului unei nave în Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova, Agenția Navală sau o organizație recunoscută care acționează în numele acesteia eliberează certificatele navei, în condiții echivalente celor aplicabile sub pavilionul registrului cedent, în măsura în care motivele care au determinat impunerea unor condiții, scutiri sau derogări își mențin temeiul și justificarea.

**14.** Pentru reînnoirea, prelungirea sau revizuirea certificatelor unei nave înregistrate în Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova, Agenția Navală sau o organizație recunoscută care acționează în numele acesteia, nu poate impune cerințe suplimentare sau diferite față de cele stabilite inițial pentru certificatele cu valabilitate completă, în măsura în care cerințele aplicabile navelor existente și condițiile de exploatare rămân neschimbate.

### **Capitolul IV Refuzul transferului în alt registru și interpretare**

**15.** Refuzul eliberării de către Agenția Navală sau al autorizării eliberării unor noi certificate pentru o navă de către o organizație recunoscută care acționează în numele Agenției Navale, determinat de divergențe în interpretarea cerințelor sau dispozițiilor care, potrivit convențiilor internaționale sau instrumentelor naționale relevante sunt lăsate la latitudinea părților, se notifică Comisia Europeană de către Agenția Navală, în termen de 30 de zile calendaristice.

**16.** În cazul în care Agenția Navală stabilește că o navă nu poate fi înregistrată în Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova în condițiile prevăzute în pct.5-12, din motive ce țin de existența unor pericole majore justificate pentru siguranță, securitate sau mediu, altele decât cele prevăzute în pct.15, procedura de înregistrare poate fi suspendată până la remedierea deficiențelor constatate.

**17.** În cazul suspendării procedurii de înregistrare a unei nave, Agenția Navală notifică Comisia Europeană în termen de 5 zile calendaristice, cu indicarea motivelor care au stat la baza deciziei de suspendare.

**18.** Agenția Navală transmite anual Comisiei Europene un raport privind aplicarea prezentului Regulament, care include date statistice referitoare la transferul navelor în alte registre și eventualele dificultăți întâmpinate în aplicarea acestuia.

## NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului privind transferul cargoboturilor și a navelor de pasageri

<b>1.</b>	<b>Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ</b>
	Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea <i>Regulamentului privind transferul cargoboturilor și a navelor de pasageri</i> a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, prin intermediul Agenției Navale a Republicii Moldova, în calitate de autoritate administrativă din subordine, cu competențe în domeniul siguranței navigației, controlului statului port, controlului statului de pavilion și administrării Registrului de Stat al navelor.
<b>2.</b>	<b>Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ</b>
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	<p>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.</p> <p>Totodată, proiectul este elaborat în temeiul art. 16 alin. (1) și (2) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, care reglementează competențele și cadrul general aplicabil domeniului înregistrării navelor, modul de înregistrare fiind stabilit și aprobat de Guvern.</p> <p>De asemenea, proiectul este elaborat în conformitate cu art. 32 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999, care stabilește cadrul juridic general privind regimul juridic al navelor și înregistrarea acestora.</p> <p>Totodată, sursa principală a intervenției normative o constituie necesitatea alinierii și implementării Regulamentului (CE) nr.789/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind transferul în alt registru al cargoboturilor și al navelor de pasageri în interiorul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 613/91 al Consiliului, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009 și Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019, în scopul alinierii cadrului național la cerințele și principiile UE privind transferul navelor între registre, în contextul angajamentelor Republicii Moldova în procesul de apropiere legislativă și aliniere la acquis-ul UE, inclusiv în domeniul transporturilor și siguranței maritime.</p> <p>Elaborarea proiectului de hotărâre reprezintă o acțiune de realizare a angajamentelor asumate de Republica Moldova prin Acordul de Asociere cu Uniunea Europeană, ratificat prin Legea nr. 112/2014, precum și întru realizarea acțiunii 135 din Capitolul 14 „Politica de transport” din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025., fiind încadrată în domeniul politicii de transport.</p> <p>Proiectul aprobă un Regulament care transpune integral Regulamentul (CE) nr. 789/2004 privind transferul în alt registru al cargoboturilor și al navelor de pasageri în interiorul Comunității, astfel cum a fost modificat ulterior, având drept scop eliminarea barierelor tehnice și asigurarea unui nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului în procedurile de transfer între registre.</p>

2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	<p>În prezent, cadrul normativ național conține reglementări generale privind înregistrarea navelor, controlul statului de pavilion a navelor maritime și controlul navelor de navigație interioară pentru verificarea conformității stării tehnice a navelor cu convențiile și standardele internaționale la care Republica Moldova este parte precum și actele normative naționale aplicabile.</p> <p>Cu toate acestea, nu există un instrument normativ național specializat care să reglementeze, în mod coerent și previzibil, procedura de transfer al cargoboturilor și al navelor de pasageri între registrele statelor membre ale Uniunii Europene și Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova, printr-un mecanism orientat pe recunoașterea certificatelor valabile și eliminarea barierelor tehnice, menținând, concomitent, standardele de siguranță, securitate și protecție a mediului.</p> <p>Crearea unor reguli speciale implică eliminarea barierelor tehnice din calea transferului cargoboturilor și navelor de pasageri între registrele statelor membre ale Uniunii Europene și al Republicii Moldova pentru a reduce costurile și procedurile administrative pe care le presupune transferul în alt registru în interiorul Comunității, sau al Republicii Moldova îmbunătățind astfel condițiile de exploatare și poziția concurențială ale transportului naval comunitar.</p> <p>Lipsa unor reguli naționale clare și armonizate privind transferul navelor creează următoarele probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• incertitudine juridică pentru armatori/operatori privind condițiile de transfer și cerințele tehnice aplicabile la reînregistrare;</li> <li>• costuri adiționale privind înregistrarea navelor cu parcurgerea tuturor etapelor privind înregistrarea provizorie pentru inspectarea navei și cea permanentă pentru finalizarea procedurilor de înregistrare care generează costuri de inspecție, emiterea noilor acte tehnice pentru nava în cauză și timp îndelungat întru parcurgerea tuturor etapelor;</li> <li>• lipsa unui cadru uniform privind schimbul de informații între registre, inclusiv privind istoricul navei, inspecțiile și certificatele;</li> <li>• risc de aplicare neuniformă a cerințelor tehnice și administrative, cu potențial impact asupra siguranței navigației și a protecției mediului;</li> <li>• imposibilitatea valorificării, în mod deplin, a unui mecanism de transfer care să recunoască certificatele valabile emise sub autoritatea unui stat membru al Uniunii Europene, în condiții echivalente, reducând barierele tehnice și timpul de procesare.</li> </ul> <p>Părțile interesate afectate de intervenția normativă sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• armatorii și operatorii economici care dețin sau exploatează cargoboturi și nave de pasageri;</li> <li>• organizațiile recunoscute care emit certificate statutare în numele administrațiilor maritime;</li> <li>• autoritățile maritime ale statelor membre ale Uniunii Europene;</li> <li>• Agenția Navală a Republicii Moldova, în calitate de autoritate competentă pentru administrarea Registrului de Stat al navelor;</li> <li>• persoanele fizice sau juridice care solicită înregistrarea sau transferul unei nave în Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova</li> </ul> <p>În prezent, lipsa unui cadru normativ specializat afectează în mod direct predictibilitatea juridică și eficiența administrativă a procesului de transfer. În același timp, proiectul</p>

	<p>introduce clarificări privind domeniul de aplicare (inclusiv praguri și criterii) și excluderi, precum și reguli privind situațiile în care transferul nu poate fi acceptat (de exemplu: istoric de rețineri/refuzuri în urma controalelor statului port sau lipsa certificatelor valabile). Prin urmare, intervenția normativă este necesară pentru a institui un cadru specializat, coerent și aplicabil privind transferul navelor, în conformitate cu standardele internaționale și cu actele Uniunii Europene transpuse, asigurând siguranța, securitatea, protecția mediului și previzibilitatea regimului juridic pentru operatori de nave.</p>
<b>3.</b>	<b>Obiectivele urmărite și soluțiile propuse</b>
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	<p>Proiectul Hotărârii de Guvern are ca obiectiv principal instituirea unui cadru normativ național clar, coerent și armonizat cu standardele europene, necesar pentru transferul cargoboturilor și al navelor de pasageri între registrele statelor membre ale Uniunii Europene și Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova. În acest sens, proiectul urmărește eliminarea barierelor tehnice la reînregistrare, asigurând totodată menținerea unui nivel ridicat de siguranță a navigației, securitate maritimă și protecție a mediului, fără a admite diminuarea standardelor aplicabile.</p> <p>Se instituie un mecanism de recunoaștere a certificatelor valabile emise de statele membre ale Uniunii Europene sau de organizații recunoscute care acționează în numele acestora, evitându-se impunerea unor cerințe suplimentare nejustificate sau disproporționate la momentul transferului. Totodată în conformitate cu legea 599/1999 privind Codul comercial maritim și anume prevederile art.7 prin care organizațiile recunoscute în Republica Moldova pot fi doar cele recunoscute de Comisia Europeană, facilitarea transferului rapid de nave în procesul de reînregistrare între statele membre ale Uniunii Europene și Republica Moldova va avea doar efecte pozitive operatorilor de nave și va diminua impactul administrativ în acest proces.</p> <p>Proiectul stabilește proceduri clare de cooperare și schimb de informații între registrul cedent și registrul acceptant, inclusiv transmiterea dosarului complet privind istoricul navei, certificatele statutare și rapoartele relevante de inspecție, în vederea asigurării continuității supravegherii și a trasabilității conformității tehnice.</p> <p>Totodată, este reglementată posibilitatea efectuării unei inspecții de pavilion înainte de înregistrare, limitată strict la verificarea conformității stării tehnice și a echipamentului navei cu certificatele prezentate, precum și stabilirea unor termene procedurale clare, inclusiv termenul de 30 de zile pentru realizarea inspecției.</p> <p>Proiectul instituie, de asemenea, proceduri explicite privind refuzul sau suspendarea transferului în cazuri justificate de motive ce țin de siguranță, securitate sau protecția mediului, împreună cu obligații de notificare corespunzătoare, precum și un mecanism de raportare anuală privind aplicarea Regulamentului, în scopul monitorizării și evaluării funcționării acestuia.</p> <p>Elementele noi introduse prin proiect constau în stabilirea expresă a domeniului de aplicare, inclusiv prin raportare la criterii legate de certificare, tonaj și istoricul navei în cadrul controlului statului port, instituirea unui mecanism clar și structurat de schimb de informații și cooperare între registre, consacarea regulilor de certificare în condiții echivalente și limitarea impunerii unor cerințe suplimentare la reînnoirea sau revizuirea certificatelor, precum și detalierea procedurilor și termenelor aplicabile inspecției înainte de înregistrare și a măsurilor ce pot fi dispuse în caz de neconformitate.</p>

Obiectivele urmărite sunt:

- reducerea duratei medii a procedurii de transfer cu cel puțin 30% comparativ cu procedura generală de înregistrare;
- eliminarea reluării complete a inspecțiilor tehnice în lipsa unor neconformități;
- instituirea unui termen procedural maxim de 30 zile pentru finalizarea examinării cererii;
- asigurarea compatibilității integrale a cadrului normativ național cu Regulamentul (CE) nr. 789/2004 până la sfârșitul anului 2026;
- reducerea costurilor cu privire la transferul navei.

Din perspectivă economică, eliminarea reluării complete a procesului de certificare poate genera reduceri semnificative ale costurilor asociate transferului unei nave între registre.

În lipsa recunoașterii certificatelor valabile, reemiterea certificatelor statutare poate presupune efectuarea unor inspecții suplimentare, inclusiv verificări structurale sau tehnice care, în funcție de ciclul de inspecție al navei, pot impune efectuarea acestora în condiții de doc uscat (dry-docking). Operațiunea de dry-docking implică costuri directe aferente utilizării docului, serviciilor tehnice și inspecțiilor organizației recunoscute, precum și costuri indirecte generate de perioada de inactivitate comercială a navei.

Evitarea reluării integrale a acestor proceduri poate conduce la economii estimative de 200000–600000 lei per navă, în funcție de tipul navei, tonaj și complexitatea verificărilor necesare.

3.2.

Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În procesul de elaborare a proiectului au fost analizate mai multe opțiuni alternative de intervenție normativă, inclusiv menținerea situației existente fără adoptarea unui act nou, reglementarea parțială prin modificarea unor acte normative generale, precum și aplicarea mecanismului prin instrumente administrative sau voluntare. Analiza a fost realizată din perspectiva conformității cu obligațiile internaționale și europene asumate de Republica Moldova, a coerenței cadrului normativ intern și a impactului administrativ și juridic asupra autorităților competente și operatorilor economici.

Opțiunea menținerii situației actuale, fără alinierea la Regulamentul (CE) nr. 789/2004, a fost considerată neviabilă, întrucât ar perpetua lipsa unui cadru normativ specific privind facilitarea transferului cargoboturilor și navelor de pasageri din/în țările membre ale Uniunii Europene și ar conduce la neîndeplinirea obligațiilor de armonizare cu acquis-ul Uniunii Europene. Aplicarea exclusivă a normelor generale privind înregistrarea navelor și controlul statului de pavilion ar menține lacunele normative existente, în special în ceea ce privește recunoașterea certificatelor emise în condiții echivalente, schimbul formalizat de informații între registre, stabilirea termenelor procedurale și condițiile de refuz sau suspendare a transferului. În lipsa unui cadru normativ explicit, autoritatea competentă ar fi nevoită să recurgă la interpretări extensiv-administrative, generând riscuri de aplicare neuniformă, tratament diferențiat și litigii.

Menținerea statu quo-ului ar afecta predictibilitatea juridică pentru armatori și operatori, ar crea incertitudine în relația cu registrele statelor membre ale Uniunii Europene și ar reduce credibilitatea mecanismelor de cooperare internațională. Din perspectiva apropierii legislative de acquis-ul UE, lipsa intervenției ar menține un nivel insuficient de armonizare.

A fost analizată și opțiunea reglementării fragmentare prin modificarea unor acte normative generale. Aceasta nu a fost selectată, deoarece nu ar permite transpunerea completă și coerentă a mecanismelor prevăzute de actul Uniunii Europene, care au caracter sistemic și

necesită un instrument normativ distinct. Integrarea parțială ar compromite claritatea, accesibilitatea și previzibilitatea reglementării.

De asemenea, a fost examinată posibilitatea aplicării mecanismului prin instrucțiuni interne, ghiduri administrative sau practici operaționale. Această opțiune a fost respinsă, întrucât asemenea instrumente nu au caracter normativ și nu pot crea obligații juridice pentru terți, nu pot constitui temei pentru recunoașterea formală a certificatelor sau pentru refuzul ori suspendarea transferului și nu pot institui termene procedurale opozabile. Aplicarea prin instrumente neobligatorii ar genera practici neuniforme și susceptibile de contestare, ar diminua încrederea partenerilor externi și nu ar satisface cerințele de transpunere a legislației Uniunii Europene.

Analiza comparativă demonstrează că menținerea situației actuale ar genera costuri administrative și economice suplimentare și riscuri juridice asociate nealinierii la standardele europene, iar reglementarea fragmentară sau exclusiv administrativă ar crea incertitudine și practici neuniforme. Prin comparație, adoptarea unui regulament distinct generează beneficii nete superioare, constând în reducerea costurilor de conformare, creșterea predictibilității juridice și îndeplinirea obligațiilor de armonizare europeană, cu cel mai redus impact negativ asupra sectorului public și privat.

Având în vedere caracterul obligatoriu al transunerii legislației Uniunii Europene, a fost selectată opțiunea adoptării unei Hotărâri de Guvern distincte pentru aprobarea unui Regulament specializat privind transferul cargoboturilor și al navelor de pasageri. Această soluție asigură transpunerea integrală și coerentă a mecanismelor prevăzute de actul Uniunii Europene, claritatea și accesibilitatea reglementării, consolidarea predictibilității juridice și instituirea unui cadru procedural unitar, contribuind totodată la compatibilitatea cu standardele europene și la consolidarea cooperării internaționale între autoritățile maritime.

#### **4. Analiza impactului de reglementare**

##### **4.1. Impactul asupra sectorului public**

Adoptarea proiectului Hotărârii de Guvern va genera un impact preponderent instituțional și procedural asupra sectorului public, fără a implica modificări structurale ale administrației publice, fără crearea unor autorități noi și fără extinderea competențelor instituționale dincolo de atribuțiile deja stabilite prin cadrul normativ în vigoare.

Intervenția normativă are caracter de consolidare și sistematizare a normelor existente, prin instituirea unui mecanism clar și unitar privind transferul cargoboturilor și al navelor de pasageri, în corelare cu atribuțiile Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și ale Agenției Navale a Republicii Moldova în administrarea Registrului de Stat al navelor, controlul statului de pavilion și cooperarea internațională.

Implementarea Regulamentului va presupune formalizarea și standardizarea unor proceduri deja aplicate în practică, precum examinarea documentației tehnice, verificarea certificatelor statutare, cooperarea cu autoritățile maritime ale altor state și, după caz, organizarea inspecției înainte de înregistrare. Noile dispoziții nu introduc sarcini structurale suplimentare, ci clarifică procedurile, termenele și responsabilitățile, contribuind la transparență și la reducerea riscului de practici neuniforme. Din punct de vedere operațional, autoritatea competentă va ajusta anumite proceduri interne privind gestionarea cererilor de transfer, schimbul de informații cu registrul cedent și documentarea deciziilor. Aceste ajustări se încadrează în activitatea curentă și pot fi realizate prin actualizarea

	<p>regulamentelor interne, formularelor și instruirea personalului, fără suplimentarea posturilor sau alocarea unor resurse financiare semnificative.</p> <p>Proiectul are totodată un impact pozitiv asupra capacității instituționale, consolidând rolul autorității naționale în cooperarea cu registrele altor state și în aplicarea standardelor europene. Instituirea unor reguli clare privind recunoașterea certificatelor și schimbul de informații contribuie la uniformizarea practicii administrative, reducerea riscului de litigii și sporirea stabilității juridice. În ansamblu, impactul asupra sectorului public este moderat, proporțional și gestionabil, fiind orientat spre optimizarea și profesionalizarea activității administrative, fără a genera constrângeri instituționale suplimentare.</p>
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	<p>Implementarea proiectului Hotărârii de Guvern nu implică cheltuieli suplimentare semnificative din bugetul public național, întrucât intervenția are caracter preponderent normativ și procedural, fiind orientată spre instituirea unui mecanism clar privind transferul cargoboturilor și al navelor de pasageri, fără a crea obligații financiare directe sau scheme de finanțare distincte.</p> <p>Aplicarea Regulamentului va fi realizată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Agenția Navală a Republicii Moldova în cadrul competențelor deja stabilite și în limitele resurselor bugetare aprobate anual. Activitățile prevăzute, inclusiv examinarea documentației, cooperarea cu registrele altor state, gestionarea schimbului de informații, eventualele inspecții înainte de înregistrare și emiterea deciziilor corespunzătoare, se încadrează în atribuțiile curente ale autorității competente și nu necesită suplimentarea personalului sau crearea unor subdiviziuni noi.</p> <p>Impactul financiar se limitează la costuri administrative minore, legate de adaptarea procedurilor interne, actualizarea formularelor și instruirea personalului. Acestea pot fi acoperite din alocațiile bugetare existente, fără a impune rectificări bugetare sau redistribuiri semnificative de resurse.</p> <p>Proiectul nu instituie taxe noi, contribuții sau alte obligații financiare pentru sectorul public și nu generează venituri bugetare directe. De asemenea, nu se anticipează pierderi de venituri, întrucât reglementarea nu modifică regimul taxelor aplicabile, ci doar uniformizează procedura de transfer. În concluzie, efortul bugetar este redus, proporțional și gestionabil, fiind compatibil cu resursele financiare deja aprobate în cadrul bugetar existent.</p>
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	<p>Proiectul Hotărârii de Guvern are un impact direct și relevant asupra operatorilor economici din sectorul transportului maritim, în special asupra armatorilor și companiilor care dețin sau exploatează cargoboturi și nave de pasageri și care intenționează să transfere navele între registrele statelor membre ale Uniunii Europene și Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova.</p> <p>Impactul asupra sectorului privat este preponderent unul de simplificare procedurală, reducere a sarcinilor administrative și creștere a predictibilității juridice, fără a diminua nivelul de siguranță și conformitate tehnică. Un element esențial al impactului pozitiv îl constituie recunoașterea automată sau în condiții echivalente a certificatelor de pavilion și a certificatelor convenționale emise în conformitate cu convențiile internaționale relevante (SOLAS, MARPOL, Load Line, COLREG, STCW etc.), precum și a celor emise în baza legislației europene aplicabile. Prin consacrarea principiului recunoașterii certificatelor valabile emise de statele membre ale Uniunii Europene sau de organizații recunoscute care</p>

acționează în numele administrațiilor maritime, proiectul elimină necesitatea reluării integrale a procedurilor de evaluare tehnică și a reemiterii certificatelor statutare în mod formalist, în lipsa unor motive obiective de neconformitate.

În absența unui astfel de mecanism, reemiterea certificatelor statutare poate presupune efectuarea unor inspecții suplimentare, inclusiv verificări structurale sau de conformitate care, în funcție de tipul certificatului și de stadiul ciclului de inspecție al navei, pot impune realizarea unei inspecții speciale sau efectuarea acesteia în condiții de doc uscat (dry-docking). Utilizarea docului uscat implică costuri directe aferente închirierii facilității, serviciilor tehnice și onorariilor organizației recunoscute, care pot începe de la aproximativ 200000 lei per operațiune. La aceste costuri se pot adăuga cheltuieli suplimentare legate de lucrări tehnice, pregătirea navei și pierderi financiare generate de perioada de inactivitate comercială (off-hire).

Prin urmare, eliminarea reluării integrale a procedurilor de certificare și recunoașterea certificatelor statutare valabile pot conduce la o reducere estimativă a costurilor administrative și tehnice aferente transferului, în cuantum mediu de 200000–600000 lei per navă, în funcție de tipul navei, tonaj, locație și regimul de exploatare. Economii efective pot varia în funcție de complexitatea verificărilor necesare și de situația concretă a navei la momentul transferului.

În acest context, nu se vor aplica în mod automat procedurile generale de înregistrare prevăzute pentru navele care intră pentru prima dată sub pavilionul Republicii Moldova, inclusiv etapele succesive de înregistrare provizorie și ulterior permanentă, în situațiile în care transferul are loc între registre care operează pe baza aceluiași standarde internaționale și europene. De asemenea, nu va fi necesară reemiterea sistematică a certificatelor convenționale deja emise de organizații recunoscute, decât în cazurile în care se constată neconformități reale sau situații justificate din perspectiva siguranței, securității sau protecției mediului.

Prin simplificarea acestor etape, proiectul contribuie la reducerea timpului necesar finalizării transferului, la diminuarea costurilor suportate de operatori și la evitarea dublării inutile a inspecțiilor și verificărilor deja efectuate sub autoritatea registrului cedent. Reducerea duratei procedurii de transfer are un impact direct asupra eficienței comerciale a operatorilor, întrucât minimizează perioadele de inactivitate a navei și permite planificarea mai eficientă a exploatarea acesteia.

Noile reglementări nu introduc cerințe tehnice suplimentare față de cele deja aplicabile la nivel internațional și european, ci asigură integrarea acestora într-un cadru normativ național clar și previzibil. În eventualitatea constatării unor deficiențe reale, costurile de conformare derivă exclusiv din necesitatea respectării standardelor internaționale deja obligatorii și nu din impunerea unor cerințe noi.

Proiectul nu instituie taxe noi, plăți obligatorii suplimentare sau sarcini administrative excesive pentru sectorul privat și nu generează impact disproporționat asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Dimpotrivă, prin reducerea birocrăției și evitarea dublei reglementări, se creează condiții mai favorabile pentru utilizarea Registrului de Stat al navelor. În prezent, impactul economic este unul potențial, având în vedere că sub pavilionul Republicii Moldova nu sunt înregistrate nave maritime comerciale active. Cu toate acestea, instituirea cadrului normativ armonizat cu legislația Uniunii Europene creează premisele reducerii costurilor administrative și tehnice în eventualitatea aplicării practice a mecanismului de transfer.

	<p>În ansamblu, impactul asupra sectorului privat este unul pozitiv, proporțional și justificat, constând în reducerea costurilor și a duratei procedurilor de transfer, creșterea predictibilității juridice și asigurarea unui regim de recunoaștere echivalent cu cel aplicabil în statele membre ale Uniunii Europene, menținând în același timp standardele ridicate de siguranță și protecție a mediului. Analiza impactului demonstrează că intervenția normativă respectă principiul proporționalității, întrucât beneficiile economice și juridice generate de simplificarea procedurii de transfer depășesc eventualele costuri administrative minore, fără a introduce sarcini disproporționate pentru mediul de afaceri.</p>
4.4.	Impactul social
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	<p>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.</p> <p>Prin urmare, proiectul nu generează impact asupra protecției datelor cu caracter personal și nu necesită instituirea unor garanții suplimentare în acest domeniu.</p>
4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Nu se aplică.
4.5.	Impactul asupra mediului
	<p>Proiectul nu are un impact direct negativ asupra mediului, întrucât reglementează proceduri administrative și condiții de conformare tehnică. Prin menținerea și verificarea conformității cu certificatele aferente convențiilor internaționale privind prevenirea poluării, proiectul poate avea un impact indirect pozitiv prin reducerea riscului operării navelor neconforme.</p>
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	<p>Aplicarea cadrului normativ nu generează alte impacturi semnificative de natură economică, socială sau administrativă decât cele analizate anterior.</p> <p>Implementarea acestuia contribuie la creșterea credibilității și funcționalității Registrului de Stat al navelor, la îmbunătățirea cooperării internaționale între registre și la apropierea procedurilor naționale de standardele UE și de bunele practici internaționale.</p>
<b>5.</b>	<b>Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE</b>
5.1.	Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	<p>Proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind transferul cargoboturilor și al navelor de pasageri constituie măsura normativă principală necesară pentru transpunerea în legislația națională a Regulamentului (CE) nr. 789/2004 al Parlamentului European și al Consiliului privind transferul în alt registru al cargoboturilor și al navelor de pasageri în interiorul Comunității, astfel cum a fost modificat ulterior. Prin natura sa, actul UE stabilește un mecanism uniform aplicabil statelor membre în vederea facilitării transferului navelor între registre, prin eliminarea barierelor tehnice și asigurarea menținerii unui nivel ridicat de siguranță maritimă, securitate și protecție a mediului.</p>

	<p>Transpunerea se realizează prin aprobarea unui regulament național specializat, care preia și adaptează la cadrul juridic intern dispozițiile obligatorii ale actului european, inclusiv cele referitoare la domeniul de aplicare și excluderi, principiul recunoașterii certificatelor valabile emise de alte state membre sau de organizații recunoscute care acționează în numele acestora, regulile privind cooperarea și schimbul de informații între registrul cedent și registrul acceptant, precum și procedurile și termenele aplicabile în procesul de transfer. Regulamentul național transpune mecanismele de certificare în condiții echivalente și limitează posibilitatea impunerii unor cerințe suplimentare la momentul reînregistrării, în concordanță cu obiectivele actului UE.</p> <p>În vederea asigurării unei transpuneri corecte și complete, proiectul stabilește în mod expres competențele autorității naționale responsabile pentru aplicarea, monitorizarea și controlul respectării dispozițiilor transpuse, inclusiv atribuțiile în materie de verificare documentară, inspecție înainte de înregistrare, cooperare internațională și emitere a deciziilor privind acceptarea, suspendarea sau refuzul transferului. De asemenea, proiectul integrează cerințele procedurale și garanțiile prevăzute de actul european, adaptându-le la sistemul administrativ și normativ al Republicii Moldova, astfel încât aplicarea acestora să fie efectivă, uniformă și conformă cu standardele Uniunii Europene.</p> <p>Gradul de transpunere este unul integral, în sensul preluării complete a mecanismelor și obligațiilor esențiale prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 789/2004, fără introducerea unor reglementări care să depășească în mod nejustificat cerințele stabilite de actul european. Adaptările operate prin proiect vizează exclusiv corelarea cu structura instituțională națională și cu actele normative interne relevante, în scopul asigurării unei implementări coerente și funcționale în ordinea juridică a Republicii Moldova.</p>
5.2.	<p>Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE</p>
	<p>Proiectul Hotărârii de Guvern creează cadrul juridic intern necesar pentru implementarea efectivă a legislației Uniunii Europene în domeniul transferului cargoboturilor și al navelor de pasageri între registre, prin instituirea unor norme procedurale clare și direct aplicabile la nivel național. Regulamentul aprobat stabilește domeniul de aplicare, condițiile și excluderile, principiul recunoașterii certificatelor valabile emise de statele membre UE sau de organizații recunoscute, precum și mecanismele de cooperare și schimb de informații între registrul cedent și registrul acceptant.</p> <p>Totodată, sunt definite atribuțiile autorității competente în procesul de transfer, inclusiv examinarea documentației, verificarea conformității certificatelor, efectuarea, după caz, a inspecției înainte de înregistrare și adoptarea deciziilor motivate de acceptare, suspendare sau refuz. Prin aceste măsuri, proiectul asigură integrarea coerentă a dispozițiilor europene în cadrul normativ național și aplicarea uniformă a acestora, fără a fi necesară adoptarea unor acte normative suplimentare.</p>
<b>6.</b>	<p><b>Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ</b></p>
	<p>În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului a fost plasat și poate fi accesat pe portalul <a href="https://particip.gov.md">particip.gov.md</a>:  <a href="https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16211">https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16211</a></p> <p>Totodată, proiectul actului normativ va fi supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în</p>

	<p>procesul de implementare a proiectului, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.</p> <p>În cadrul procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre avizare următoarelor autorități și entități publice interesate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;</li> <li>- Ministerul Finanțelor;</li> <li>- Centrul de Armonizare a Legislației.</li> <li>- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;</li> </ul> <p>Urmare a definitivării proiectului și a ajustărilor operate în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerului Justiției;</li> <li>- Centrului Național Anticorupție, în vederea efectuării expertizei juridice și a expertizei anticorupție, în condițiile legislației în vigoare.</li> </ul>
<b>7.</b>	<b>Concluziile expertizelor</b>
	Ulterior efectuării expertizelor.
<b>8.</b>	<b>Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent</b>
	<p>Proiectul Hotărârii de Guvern se încorporează în cadrul normativ existent prin instituirea unui act subordonat legii, cu caracter specializat, care completează și detaliază reglementările naționale privind înregistrarea navelor, administrarea Registrului de Stat al navelor, controlul statului de pavilion, fără a afecta structura sau aplicabilitatea actelor normative în vigoare. Regulamentul aprobat prin prezentul proiect se aplică în corelare cu Codul navigației maritime comerciale, cu legislația privind transportul naval și cu actele normative care reglementează competențele autorității maritime, precum și cu convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte.</p> <p>Adoptarea proiectului nu implică modificarea sau abrogarea expresă a altor acte normative, întrucât acesta instituie un cadru procedural distinct și complementar, destinat exclusiv reglementării transferului cargoboturilor și al navelor de pasageri între registre. Prevederile Regulamentului se aplică cu prioritate în domeniul său specific de reglementare, asigurând coerența sistemului normativ național și compatibilitatea acestuia cu standardele Uniunii Europene și cu bunele practici internaționale în materie de administrare a registrelor navale.</p>
<b>9.</b>	<b>Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ</b>
	<p>Implementarea prevederilor proiectului Hotărârii de Guvern va fi asigurată de Agenția Navală a Republicii Moldova, în cadrul atribuțiilor și competențelor deja stabilite prin legislația în vigoare. Aplicarea Regulamentului presupune integrarea procedurilor de transfer în activitatea curentă a autorității competente, inclusiv examinarea documentației, cooperarea cu registrele statelor membre UE, verificarea certificatelor și, după caz, efectuarea inspecției înainte de înregistrare.</p> <p>În acest scop, Agenția Navală va adapta procedurile interne și fluxurile administrative, va asigura schimbul de informații cu autoritățile maritime partenere și va informa operatorii economici cu privire la noile reguli aplicabile. Implementarea nu necesită măsuri instituționale suplimentare sau alocări financiare semnificative, fiind realizată prin utilizarea resurselor existente.</p> <p>Monitorizarea aplicării Regulamentului va fi realizată de Agenția Navală a Republicii Moldova și Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale prin:</p>

- evidența anuală a cererilor de transfer;
- monitorizarea duratei medii de examinare a cererilor;
- analiza cazurilor de refuz sau suspendare;
- evaluarea cooperării cu registrele statelor membre ale Uniunii Europene.

O evaluare ex-post a eficienței reglementării va fi realizată anual de la intrarea în vigoare, în vederea identificării eventualelor ajustări necesare.

**Viceprim-ministru, ministru**

**Vladimir BOLEA**

1	Regulamentul (CE) nr. 789/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind transferul în alt registru al cargoboturilor și al navelor de pasageri în interiorul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 613/91 al Consiliului, CELEX: 32004R0789, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 30 aprilie 2004, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019.
2	Proiectul hotărârii de Guvern privind transferul cargoboturilor și a navelor de pasageri
3	<b>Gradul general de compatibilitate:</b> Compatibil
4	<b>Autoritatea/persoana responsabilă:</b> Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5	<b>Data întocmirii/actualizării:</b> martie 2026

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

<p><b>Articolul 1</b> <b>Scop</b></p> <p>Scopul prezentului regulament este de a elimina barierele tehnice din calea transferului între registrele statelor membre al cargoboturilor și navelor de pasageri care navighează sub pavilionul unui stat membru, asigurând în același timp un nivel ridicat de siguranță a navelor și de protecție a mediului, în conformitate cu convențiile internaționale.</p>	<p>1. Regulamentul privind transferul cargoboturilor și a navelor de pasageri (în continuare – Regulament) stabilește cadrul normativ necesar pentru realizarea transferului acestora între registrele statelor membre ale Uniunii Europene și Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova administrat de Agenția Navală, prin eliminarea barierelor tehnice, cu respectarea cerințelor privind siguranța navelor și protecția mediului, prevăzute de convențiile internaționale aplicabile.</p>	<b>Compatibil</b>	
<p><b>Articolul 2</b> <b>Definiții</b></p> <p>În sensul prezentului regulament:</p> <p>(a) „convenții” înseamnă Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare din 1974 (SOLAS 1974), Convenția internațională asupra liniilor de încărcare din 1966 (LL 66), Convenția internațională</p>	<p>4. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:</p> <p>4.1. „convenții” înseamnă Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare din 1974 (SOLAS 1974), Convenția internațională asupra liniilor de încărcare din 1966 (LL 66), Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din</p>	<b>Compatibil</b>	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
privind măsurarea tonajului navelor din 1969, precum și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973, modificată prin Protocolul din 1978 (Marpol 73/78), în versiunea lor actualizată, și codurile aferente cu statut obligatoriu, adoptate în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI), împreună cu protocoalele și modificările lor, în versiunea lor actualizată;	1969, precum și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973, modificată prin Protocolul din 1978 (Marpol 73/78), în versiunea lor actualizată, și codurile aferente cu statut obligatoriu, adoptate în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI), împreună cu protocoalele și modificările lor, în versiunea lor actualizată;		
(b) „cerințe” înseamnă cerințele de siguranță, de securitate și de prevenire a poluării privind construirea și echiparea navelor, prevăzute în convenții, iar pentru navele de pasageri angajate în curse interne, cele prevăzute în Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;	4.2. „cerințe” înseamnă cerințele de siguranță, de securitate și de prevenire a poluării privind construirea și echiparea navelor, prevăzute în convenții, iar pentru navele de pasageri angajate în curse interne, cele prevăzute în Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;	<b>Compatibil</b>	
(c) „certIFICATE” înseamnă certificatele, documentele și declarațiile de conformitate eliberate de un stat membru sau în numele său de o organizație recunoscută, în conformitate cu convențiile, iar în cazul navelor de pasageri angajate în curse interne, cele eliberate în conformitate cu articolul 11 din Directiva 98/18/CE;	4.3. „certIFICATE” înseamnă certificatele, documentele și declarațiile de conformitate eliberate de un stat membru sau în numele său de o organizație recunoscută, în conformitate cu convențiile, iar în cazul navelor de pasageri angajate în curse interne, cele eliberate în conformitate cu art.11 din legea 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;	<b>Compatibil</b>	
(d) „navă de pasageri” înseamnă o navă care transportă peste doisprezece pasageri;	Transpus în pct. 19 din art.3 din legea 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;	<b>Compatibil</b>	Noțiunea se repetă din act normativ superior
(e) „pasager” înseamnă orice persoană alta decât: (i) comandantul navei, membrii echipajului sau alte persoane angajate sau implicate în altă calitate la bordul navei; (ii) copiii mai mici de un an;	Transpus în pct. 27 din art.3 din legea 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;	<b>Compatibil</b>	Noțiunea se repetă din act normativ superior

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(f) „cursă internă” înseamnă o cursă efectuată în zone maritime dintr-un port al unui stat membru către același port sau către un alt port din statul membru respectiv;	4.6. „cursă internă” înseamnă o călătorie efectuată pe mare dintr-un port situate pe teritoriul Republicii Moldova cu întoarcerea în același port sau într-un alt port din Republica Moldova.	<b>Compatibil</b>	
(g) „cursă internațională” înseamnă o cursă efectuată pe mare dintr-un port al unui stat membru către un port din afara statului membru sau invers;	4.5. „cursă internațională” înseamnă o călătorie pe mare efectuată dintr-un port situate pe teritoriul Republicii Moldova spre un port strain sau invers;	<b>Compatibil</b>	
(h) „cargobot” înseamnă o navă care nu este navă de pasageri;	4.4. „cargobot” înseamnă o navă care nu este navă de pasageri;	<b>Compatibil</b>	
(i) „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu articolul 4 din Directiva 94/57/CE.	Transpus în pct. 26 din art.3 din legea 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.	<b>Compatibil</b>	Noțiunea se repetă din act normativ superior
<p><b>Articolul 3</b> <b>Domeniu de aplicare</b></p> <p>(1) Prezentul regulament se aplică:</p> <p>(a) cargoboturilor care dețin certificate valabile, care:</p> <p>(i) fie au fost construite la sau după 25 mai 1980;</p> <p>(ii) fie au fost construite înaintea acestei date, dar au fost atestate de un stat membru sau de o organizație recunoscută care a acționat în numele acestuia că respectă cerințele pentru navele noi definite în SOLAS 1974 sau, în cazul tancurilor pentru produsele chimice și al transportatoarelor de gaz, codurile standard pertinente pentru navele construite la sau după 25 mai 1980;</p> <p>(b) navelor de pasageri angajate în curse interne și internaționale care dețin certificate valabile, care:</p> <p>(i) au fost construite la sau după 1 iulie 1998 sau</p>	<p>2. Prezentul regulament se aplică:</p> <p>2.1. cargoboturilor care dețin certificate valabile, care:</p> <p>2.1.1. fie au fost construite la sau după 25 mai 1980;</p> <p>2.1.2. fie au fost construite înaintea acestei date, dar au fost atestate de un stat membru al Uniunii Europene sau de o organizație recunoscută care a acționat în numele acestuia că respectă cerințele pentru navele noi definite în Convenția SOLAS 1974 sau, în cazul tancurilor pentru produsele chimice și al transportatoarelor de gaz, codurile standard pertinente pentru navele construite la sau după 25 mai 1980;</p> <p>2.2. navelor de pasageri angajate în curse interne și internaționale care dețin certificate valabile, care:</p> <p>2.2.1. au fost construite la sau după 1 iulie 1998; sau</p> <p>2.2.2. au fost construite înaintea acestei date, dar au fost atestate de un stat membru sau de o organizație</p>	<b>Compatibil</b>	Directiva 98/18/EC este abrogată din 15.07.2009 Referințele și prevederile acesteia se regăsesc în Legea 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri care transpune Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
<p>(ii) au fost construite înaintea acestei date, dar au fost atestate de un stat membru sau de o organizație recunoscută care a acționat în numele acestuia că respectă cerințele pentru navele construite la sau după 1 iulie 1998 prevăzute:</p> <p>— în Directiva 98/18/CE, pentru navele angajate în curse interne;</p> <p>— în SOLAS 1974, pentru navele angajate în curse internaționale.</p>	<p>recunoscută care a acționat în numele acestuia că respectă cerințele pentru navele construite la sau după 1 iulie 1998 prevăzute în legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și/sau în Convenția SOLAS 1974, pentru navele angajate în curse internaționale.</p>		
<p>(2) Prezentul regulament nu se aplică:</p> <p>(a) navelor livrate după finalizarea construcției lor care nu dețin certificate valabile eliberate de statul membru al registrului cedent;</p> <p>(b) navelor cărora le-a fost refuzat accesul în porturile statelor membre în conformitate cu Directiva 95/21/CE în cei trei ani de dinaintea solicitării înmatriculării și navelor care au fost reținute mai mult de o dată în cei trei ani de dinaintea solicitării înmatriculării în urma unei inspecții în portul unui stat semnatar al Memorandumului de înțelegere de la Paris din 1982 privind controlul statului de port și din motive privind cerințele prevăzute la articolul 2 litera (b). Cu toate acestea, statele membre analizează solicitările acestor nave în mod corespunzător și în timp util;</p> <p>(c) navelor de război sau navelor care transportă trupe sau oricăror nave deținute sau exploatate de un stat membru și utilizate numai în serviciul guvernamental necomercial;</p> <p>(d) navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, navelor de lemn sau rudimentare, iahturilor</p>	<p>3. 3. Prezentul regulament nu se aplică:</p> <p>3.1. navelor livrate după finalizarea construcției lor care nu dețin certificate valabile eliberate de un stat membru UE al registrului cedent sau al Republicii Moldova;</p> <p>3.2. navelor cărora le-a fost refuzat accesul în porturile Republicii Moldova în conformitate cu HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, precum și în porturile statelor membre UE în conformitate cu procedurile privind controlul statului port în cei trei ani de dinaintea solicitării înmatriculării și navelor care au fost reținute mai mult de o dată în cei trei ani de dinaintea solicitării înmatriculării în urma unei inspecții în portul unui stat semnatar al Memorandumului de înțelegere de la Paris din 1982 privind controlul statului de port și din motive privind cerințele prevăzute la subpct.4.2;</p> <p>3.3. navelor de război sau navelor care transportă trupe sau oricăror nave deținute sau exploatate de un stat membru al Uniunii Europene sau de Republica</p>	<p><b>Compatibil</b></p>	<p>Directiva 95/21/CE este abrogată din 01.01.2011. Prevederile menționate se regăsesc în Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului port care a fost transpusă prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.</p>



6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro	pentru navele de pasageri sau reglementările privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro aprobate de Guvern.		
(3) La primirea cererii de transfer în alt registru, statul membru al registrului cedent îi pune la dispoziție statului membru al registrului acceptant sau organizației recunoscute care acționează în numele acestuia, toate informațiile pertinente privind nava, în special cele privind starea și echipamentul ei. Aceste informații cuprind dosarul cu istoricul navei și, după caz, o listă a îmbunătățirilor solicitate de registrul cedent pentru înmatricularea navei sau pentru reînnoirea certificatelor acesteia și o listă a întârzierilor înregistrate în efectuarea vizitelor. Informațiile includ toate certificatele și coordonatele navei, în conformitate cu convențiile și instrumentele comunitare pertinente, precum și rapoartele inspecțiilor statului de pavilion și a rapoartelor controalelor efectuate de statul de port. Statele membre colaborează pentru a asigura aplicarea corespunzătoare a prezentului alineat.	<p>7. La primirea cererii de transfer în alt registru al unui stat membru al Uniunii Europene, Agenția Navală pune la dispoziție statului membru al Uniunii Europene al registrului acceptant sau organizației recunoscute care acționează în numele acestuia, toate informațiile pertinente privind nava, în special cele privind starea și echipamentul ei. Aceste informații cuprind dosarul cu istoricul navei și, după caz, o listă a îmbunătățirilor pentru înregistrarea navei sau pentru reînnoirea certificatelor acesteia și o listă a întârzierilor înregistrate în efectuarea vizitelor. Informațiile includ toate certificatele și coordonatele navei, în conformitate cu convențiile și reglementările naționale pertinente, precum și rapoartele inspecțiilor statului de pavilion și a rapoartelor controalelor efectuate de statul de port.</p> <p>8. În vederea înregistrării unei nave sub pavilionul Republicii Moldova, Agenția Navală solicită de la registrul cedent dintr-un stat membru al Uniunii Europene informațiile prevăzute la pct. 7.</p> <p>9. Agenția Navală colaborează cu registrele statelor membre ale Uniunii Europene în vederea asigurării aplicării corespunzătoare a prevederilor pct. 7-8.</p>	<b>Compatibil</b>	
(4) Înainte de a înmatricula o navă, statul membru al registrului acceptant sau organizația recunoscută care	10. Agenția Navală, direct sau prin intermediul unei organizații recunoscute, desemnată să acționeze	<b>Compatibil</b>	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
<p>acționează în numele acestuia poate supune nava unei inspecții pentru a confirma faptul că starea reală a navei și echipamentul său corespund certificatelor menționate la articolul 3. Inspecția se efectuează într-un interval de timp rezonabil.</p>	<p>în numele acesteia , poate supune nava unei inspecții de pavilion anterior înregistrării acesteia în Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova în conformitate cu HG 414/2020 pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion, exclusiv în scopul verificării conformității stării tehnice a navei și a echipamentului acesteia cu certificatele prevăzute de prezentul Regulament.</p> <p>11. Agenția Navală efectuează inspecția prevăzută în pct.10 în termen de 30 de zile calendaristice de la data depunerii cererii de înregistrare a navei de către armator.</p>		
<p>(5) În cazul în care, după efectuarea inspecției și după ce proprietarului navei i s-a acordat o posibilitate rezonabilă de a remedia eventualele deficiențe, statul membru al registrului acceptant sau organizația recunoscută care acționează în numele acestuia nu poate confirma corespondența cu certificatele, acesta informează Comisia în conformitate cu articolul 6 alineatul (1).</p>	<p>12. În cazul în care, după efectuarea inspecției și după acordarea unui termen rezonabil pentru remedierea deficiențelor constatate, nu poate fi confirmată conformitatea navei cu certificatele prevăzute de prezentul Regulament, Agenția Navală:</p> <p>12.1. dispune informarea autorităților competente ale statului de pavilion al navei și a Comisiei Europene;</p> <p>12.2. aplică măsurile corespunzătoare, în conformitate cu legislația în vigoare; și</p> <p>12.3. consemnează deficiențele în documentația aferentă procedurii de înregistrare, cu refuzul înregistrării navei în Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova.</p>	<b>Compatibil</b>	
<p>Articolul 5 Certificate</p>	<p>Capitolul III Certificate</p>	<b>Compatibil</b>	<p>Directiva 94/57/CE abrogată din 17.06.2009.</p>

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
<p>(1) La efectuarea transferului și fără a aduce atingere Directivei 94/57/CE, statul membru al registrului acceptant sau organizația recunoscută care acționează în numele acestuia eliberează certificate navei în aceleași condiții ca cele din pavilionul statului membru al registrului cedent, cu condiția ca rațiunile sau motivele pentru care statul membru al registrului cedent a impus vreo condiție sau a acordat vreo scutire sau derogare să fie valabile în continuare.</p>	<p>13. Pentru efectuarea transferului unei nave în Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova, Agenția Navală sau o organizație recunoscută care acționează în numele acesteia eliberează certificatele navei, în condiții echivalente celor aplicabile sub pavilionul registrului cedent, în măsura în care motivele care au determinat impunerea unor condiții, scutiri sau derogări își mențin temeiul și justificarea.</p>		<p>În legislația națională organizațiile recunoscute sunt reglementate de HG 2/2020 privind aprobarea Regulamentului cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime, care transpune la rândul său Directiva 2009/15/CE.</p>
<p>(2) În momentul reînnoirii, prelungirii sau revizuirii certificatelor, statul membru al registrului acceptant sau organizația recunoscută care acționează în numele acestuia nu impune cerințe diferite de cele prescrise inițial pentru certificatele cu valabilitate completă, atât timp cât cerințele privind navele existente și condițiile rămân neschimbate.</p>	<p>14. Pentru reînnoirea, prelungirea sau revizuirea certificatelor unei nave înregistrate în Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova, Agenția Navală sau o organizație recunoscută care acționează în numele acesteia, nu poate impune cerințe suplimentare sau diferite față de cele stabilite inițial pentru certificatele cu valabilitate completă, în măsura în care cerințele aplicabile navelor existente și condițiile de exploatare rămân neschimbate.</p>	<p><b>Compatibil</b></p>	
<p>Articolul 6 Refuzul transferului în alt registru și interpretare (1) Statul membru al registrului acceptant notifică de îndată Comisia cu privire la orice refuz de a elibera sau</p>	<p>Capitolul IV Refuzul transferului în alt registru și interpretare 15. Refuzul eliberării de către Agenția Navală sau al autorizării eliberării unor noi certificate pentru o</p>	<p><b>Compatibil</b></p>	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
<p>de a autoriza eliberarea de noi certificate pentru o navă din motive privind divergențele apărute în interpretarea cerințelor sau dispozițiilor pe care convențiile sau instrumentele comunitare pertinente le lasă la latitudinea părților.</p> <p>În cazul în care Comisia nu este informată cu privire la un acord între statele membre interesate în termen de o lună, ea face demersurile necesare pentru a lua o decizie în conformitate cu procedura menționată la articolul 7 alineatul (2).</p>	<p>navă de către o organizație recunoscută care acționează în numele Agenției Navale, determinat de divergențe în interpretarea cerințelor sau dispozițiilor care, potrivit convențiilor internaționale sau instrumentelor naționale relevante sunt lăsate la latitudinea părților, se notifică Comisia Europeană de către Agenția Navală, în termen de 30 de zile calendaristice.</p>	<p><b>Norme UE neaplicabile</b></p>	<p>Atribuțiile Comisiei Europene nu se supun transpunerii.</p>
<p>(2) Atunci când un stat membru consideră că o navă nu poate fi înmatriculată conform articolului 4 din motive privind pericole mari la adresa siguranței, securității sau mediului, altele decât cele menționate la alineatul (1), înmatricularea poate fi suspendată.</p> <p>Statul membru informează de îndată Comisia, menționând motivele suspendării înmatriculării. Decizia de a nu înmatricula nava poate sau nu fi confirmată în conformitate cu procedura menționată la articolul 7 alineatul (2).</p>	<p>16. În cazul în care Agenția Navală stabilește că o navă nu poate fi înregistrată în Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova în condițiile prevăzute în pct.5-12, din motive ce țin de existența unor pericole majore justificate pentru siguranță, securitate sau mediu, altele decât cele prevăzute în pct.15, procedura de înregistrare poate fi suspendată până la remedierea deficiențelor constatate.</p> <p>17. În cazul suspendării procedurii de înregistrare a unei nave, Agenția Navală notifică Comisia Europeană în termen de 5 zile calendaristice, cu indicarea motivelor care au stat la baza deciziei de suspendare.</p>	<p><b>Compatibil</b></p>	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
(3) Comisia poate consulta comitetul menționat la articolul 7 cu privire la situația legată de interpretarea și aplicarea prezentului regulament, în special pentru a se asigura că standardele de siguranță, securitate și mediu nu sunt diminuate.		<b>Norme UE neaplicabile</b>	Atribuțiile Comisiei Europene nu se supun transpunerii.
Articolul 7 Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului.		<b>Norme UE neaplicabile</b>	Atribuțiile Comisiei Europene nu se supun transpunerii.
(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.  Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la două luni.		<b>Norme UE neaplicabile</b>	Atribuțiile Comisiei Europene nu se supun transpunerii.
Articolul 8  Raportare (1) Statele membre transmit Comisiei un raport anual succint privind aplicarea prezentului regulament. Raportul conține date statistice privind transferul în alt registru al navelor, efectuat în conformitate cu prezentul regulament, și enumeră orice dificultăți întâlnite în aplicarea sa.	18. Agenția Navală transmite anual Comisiei Europene un raport privind aplicarea prezentului Regulament, care include date statistice referitoare la transferul navelor în alte registre și eventualele dificultăți întâmpinate în aplicarea acestuia.	<b>Compatibil</b>	
(2) Până la 20 mai 2008 Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind aplicarea prezentului regulament, bazat în special pe rapoartele înaintate de statele membre. În acest raport Comisia		<b>Norme UE neaplicabile</b>	Atribuțiile Comisiei Europene nu se supun transpunerii.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
<p>evaluează, inter alia, oportunitatea modificării prezentului regulament.</p>			
<p>Articolul 9 Modificări</p> <p>(1) În limitele domeniului de aplicare al prezentului regulament, astfel cum este definit la articolul 3, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a în ceea ce privește modificarea definițiilor de la articolul 2 pentru a ține seama de evoluțiile de la nivel internațional, în special de evoluțiile din cadrul OMI, și pentru a îmbunătăți eficacitatea regulamentului respectiv în lumina experienței acumulate și a progreselor tehnice.</p> <p>(2) Orice modificare adusă convențiilor poate fi exclusă din domeniul de aplicare a prezentului regulament, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.</p> <p>Articolul 9a Exercitarea delegării de competențe</p> <p>(1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.</p> <p>(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 9 alineatul (1) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 26 iulie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.</p>			<p>Atribuțiile Comisiei Europene nu se supun transpunerii.</p>

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
<p>(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 9 alineatul (1) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de 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 de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.</p> <p>(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.</p> <p>(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.</p> <p>(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (1) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înainte de expirarea termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.</p> <p>Articolul 10 Abrogare Regulamentul (CEE) nr. 613/91 se abrogă. Articolul 11</p>			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Gradul de compatibilitate	9 Observații
<p>Intrare în vigoare</p> <p>Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicarea în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.</p>			



Prin prezenta, în temeiul prevederilor pct.197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, solicităm înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind transferul cargoboturilor și a navelor de pasageri*, în lista proiectelor, care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a Secretarilor generali.

**CERERE**  
**privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat**  
**a proiectelor de acte ale Guvernului**

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind transferul cargoboturilor și a navelor de pasageri.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Navală.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este inițiat în scopul instituirii unui cadru normativ național clar, coerent și armonizat cu standardele europene, necesar pentru transferul cargoboturilor și al navelor de pasageri între registrele statelor membre ale Uniunii Europene și Registrul de Stat al navelor al Republicii Moldova. Proiectul este fundamentat pe prevederile art. 16 alin. (1) și (2) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova și art. 32 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999. Proiectul transpune Regulamentul (CE) nr. 789/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind transferul în alt registru al cargoboturilor și al navelor de pasageri în interiorul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr.

		613/91 al Consiliului, CELEX: 32004R0789, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 30 aprilie 2004, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Proiectul este elaborat în contextul realizării pct.122 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; Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi; Centrul de Armonizare a Legislației.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Vîrlan Vasile, Consultant principal, Direcția politici în domeniul transportului naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 022 233 617, e-mail: <a href="mailto:vasile.virlan@midr.gov.md">vasile.virlan@midr.gov.md</a> Pavalachi Vadim, Director adjunct, Agenția Navală. tel. 079112123
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii de Guvern; 2. Nota de fundamentare; 3. Tabel de concordanță.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform semnăturii electronice
10.	Semnătura	(Semnat electronic)

**Viceprim-ministru, ministru**

**Vladimir BOLEA**