



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2026

Chișinău

Pentru aprobarea Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro

În temeiul art. 7 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2025, nr. 340-342, art. 387), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 123 din 17 mai 2003, CELEX: 32003L0025, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2023/946 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023.

1. Se aprobă Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (se anexează).

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

3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data de 1 ianuarie 2027, cu excepția prevederilor punctelor 10 și 13 din Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, prevăzut la pct. 1, care intră în vigoare la data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

Prim-ministru

ALEXANDRU MUNTEANU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

REGULAMENT

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

Capitolul I

DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (denumit în continuare *Regulament*) stabilește un nivel uniform al cerințelor de stabilitate aplicabile navelor de pasageri ro-ro sub pavilionul Republicii Moldova și navelor de pasageri ro-ro sub pavilion străin care efectuează escale în porturile Republicii Moldova, în vederea îmbunătățirii capacității de supraviețuire a acestui tip de nave în cazul unei avarii cauzate de coliziune și a asigurării unui nivel ridicat de siguranță pentru pasageri și echipaj.

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

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

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

4.1. *navă de pasageri ro-ro existentă* – navă de pasageri ro-ro a cărei chilă a fost pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție înainte de 1 ianuarie 2027; în sensul prezentei definiții, „stadiu similar de construcție” înseamnă stadiul în care:

4.1.1. începe construcția care poate fi identificată cu o anumită navă; și

4.1.2. a început asamblarea navei respective, utilizând cel puțin 50 de tone de materiale structurale sau 1 % din masa estimată a acestora, luându-se în considerare valoarea mai mică;

4.2. *navă de pasageri ro-ro nouă* – navă de pasageri ro-ro care nu

constituie o navă de pasageri ro-ro existentă;

4.3. *SOLAS 90* – Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Rezoluția MSC.117(74);

4.4. *SOLAS 2009* – Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Rezoluția MSC.216(82);

4.5. *SOLAS 2020* – Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost ultima dată modificată prin Rezoluția MSC.421(98);

4.6. *serviciu regulat* – serie de traversări efectuate de navele de pasageri ro-ro pentru a asigura legătura dintre aceleași două sau mai multe porturi ori o serie de curse dinspre și înspre același port, fără escale:

4.6.1. fie în conformitate cu un orar publicat;

4.6.2. fie cu o asemenea regularitate sau frecvență încât constituie o serie sistematică recunoscută;

4.7. *Acordul de la Stockholm* – acordul încheiat la Stockholm la data de 28 februarie 1996, ca urmare a Rezoluției 14 „Acorduri regionale privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro”, adoptată în cadrul Conferinței SOLAS 95 la 29 noiembrie 1995;

4.8. *cerințe de stabilitate specifice* – termen colectiv care desemnează cerințele de stabilitate prevăzute la pct.11-19;

4.9. *bord liber rezidual (f)* – distanța minimă dintre puntea ro-ro avariata și linia de plutire finală la locul avariei, fără a se ține seama de efectul suplimentar al volumului de apă acumulat pe puntea ro-ro avariata;

4.10. *companie* – proprietarul unei nave de pasageri ro-ro sau orice persoană fizică sau juridică, precum administratorul ori navlositorul unei nave nude, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea exploatarea navei de pasageri ro-ro.

Capitolul II

ÎNĂLȚIMILE SEMNIFICATIVE ALE VALURILOR

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

6. Valorile înălțimii semnificative a valurilor sunt cele care nu sunt depășite cu o probabilitate de 10 % într-un an.

Capitolul III

ZONELE MARITIME

7. ANRM aprobă și actualizează lista zonelor maritime care pot fi traversate de nave de pasageri ro-ro, aflate sub pavilionul Republicii Moldova sau sub pavilion străin, care efectuează servicii regulate cu escală într-un port al Republicii Moldova ori cu plecare dintr-un astfel de port, precum și valorile înălțimii semnificative a valurilor din zonele respective.

8. În cazul în care o navă de pasageri ro-ro operează în cadrul unui serviciu regulat care traversează zone maritime aflate sub jurisdicția altor state, valorile aplicabile ale înălțimii semnificative a valurilor se stabilesc print acord între Republica Moldova și autoritățile competente ale statelor respective. În cazul în care ruta navei traversează mai multe zone maritime, aceasta trebuie să respecte cerințele de stabilitate corespunzătoare celei mai mari valori a înălțimii semnificative a valurilor stabilite pentru zonele respective.

9. ANRM publică, pe site-ul său web oficial lista zonelor maritime și valorile înălțimii semnificative a valurilor, precum și orice actualizare sau revizuire a acestora, asigurând accesul publicului la aceste informații. ANRM documentează și publică motivele care stau la baza revizuirilor efectuate.

10. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale transmite către Comisia UE, informațiile publicate conform pct. 9, precum și orice revizuire a listei, însoțită de motivele revizuirii, în termen de 30 de zile calendaristice.

Capitolul IV

CERINȚELE DE STABILITATE SPECIFICE

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

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

12.1. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr. 1 ; sau

12.2. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul II din anexa nr. 1.

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

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

15. La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente, autorizate să transporte la bord mai mult de 1 350 de persoane, cu care compania a început să efectueze servicii regulate având ca punct de plecare sau de destinație un port al Republicii Moldova ori un port al unui stat membru al UE după 1 ianuarie 2027 și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezentul Regulament, trebuie să respecte:

15.1. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în partea B a capitolului II-1 din SOLAS 2020; sau

15.2. cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr. 1, în plus față de cerințele prevăzute în partea B a capitolului II-1 din SOLAS 2009.

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

17. La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente, autorizate să transporte la bord cel mult 1 350 de persoane, cu care compania a început să efectueze servicii regulate având ca punct de plecare sau de destinație un port al unui stat membru al UE ori un port al Republicii Moldova după 1 ianuarie 2027 și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezentul Regulament, trebuie să respecte:

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

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

18. Cerințele de stabilitate specifice aplicate conform pct. 17 se consemnează în certificatul navei prevăzut la pct. 20 și 21.

19. Navele de pasageri ro-ro existente care au efectuat servicii regulate având ca punct de plecare sau destinație un port al unui stat membru al UE sau un port al Republicii Moldova până la 1 ianuarie 2027, trebuie să respecte în continuare cerințele de stabilitate specifice prevăzute în anexa nr. 1.

Capitolul V CERTIFICATELE

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

21. Certificatul prevăzut la pct. 20 se eliberează de către ANRM sau de către o organizație recunoscută de Guvern și poate fi combinat cu alte certificate relevante. În cazul navelor de pasageri ro-ro care respectă cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr. 1, certificatul trebuie să indice valoare înălțimii semnificative a valurilor până la care nava poate îndeplini aceste cerințe.

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

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

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

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

Capitolul VI EXPLOATAREA SEZONIERĂ ȘI ALT TIP DE EXPLOATARE PE TERMEN SCURT

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

27. În cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute, este necesară introducerea rapidă a unei nave de pasageri ro-ro de înlocuire pentru asigurarea continuității serviciului, ANRM poate permite exploatarea acesteia în conformitate cu pct. 1 subpct. 2) din anexa nr. 14 la Regulamentul-cadru cu privire

la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024.

28. În cazul în care o companie dorește să presteze un serviciu regulat în regim sezonier pentru o perioadă scurtă, de cel mult șase luni pe parcursul unui an calendaristic, aceasta trebuie să notifice ANRM cu cel puțin 3 luni înainte de începerea serviciului respectiv.

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

30. În cazul încheierii unui acord de către ANRM pentru exploatare în conformitate cu pct. 26-28, nava de pasageri ro-ro care efectuează astfel de servicii trebuie să dețină un certificat care atestă conformitatea cu dispozițiile prezentului Regulament, în temeiul pct. 20-23.

31. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale monitorizează evoluțiile și amendamentele adoptate de către Organizația Maritimă Internațională și, după caz, înaintează Guvernului propuneri de modificare a anexelor prezentului Regulament, în vederea îmbunătățirii eficacității, ținând cont de experiența acumulată și de progresele tehnice.

Capitolul VII

CONTROLUL ȘI MĂSURILE ADMINISTRATIVE

32. Constatarea nerespectării cerințelor prezentului Regulament de către navele de pasageri ro-ro sub pavilion străin se supune controlului statului portului, exercitat de ANRM în conformitate cu Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024.

33. În cazul constatării unor deficiențe care afectează siguranța navigației sau exploatarea navei în condiții de siguranță, ANRM aplică măsurile prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, inclusiv:

33.1. reținerea navei până la remedierea deficiențelor;

33.2. interzicerea plecării navei din port sau suspendarea exploatării acesteia în cadrul serviciului regulat;

33.3. impunerea unor condiții sau limitări de exploatare, inclusiv restricții privind zona maritimă, perioada de operare sau valoarea maximă admisă a înălțimii semnificative a valurilor.

34. Pentru navele de pasageri ro-ro care arborează pavilionul Republicii Moldova, respectarea cerințelor prezentului Regulament face obiectul controlului statului de pavilion, exercitat de ANRM, în conformitate cu Regulamentul-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 414/2020.

35. În cazul constatării unor neconformități în cadrul controlului statului de pavilion, ANRM aplică măsurile prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 414/2020, inclusiv:

35.1. suspendarea sau retragerea certificatelor statutare și a certificatelor de conformitate prevăzute în prezentul Regulament;

35.3. impunerea măsurilor tehnice, constructive sau operaționale necesare pentru restabilirea conformității navei;

35.4. suspendarea dreptului navei de a efectua servicii regulate până la remedierea integrală a deficiențelor constatate.

36. Pentru încălcarea dispozițiilor prezentului Regulament, ANRM aplică sancțiuni prevăzute de Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008.

37. Aplicarea măsurilor prevăzute la pct. 32-35 nu exclude aplicarea sancțiunilor contravenționale, în condițiile legislației, și nu aduce atingere răspunderii civile sau penale, după caz.

Anexa nr. 1
la Regulamentul privind cerințele de stabilitate
specifice pentru navele de pasageri ro-ro

**CERINȚE DE STABILITATE SPECIFICE
PENTRU NAVELE DE PASAGERI RO-RO**

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

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

1.1. Dispozițiile regulii II-1/B/8.2.3 trebuie respectate atunci când se ia în considerare efectul unei cantități ipotetice de apă care se presupune că s-a acumulat pe punte imediat superioară liniei de plutire, prin inundarea spațiului pentru marfă de pe puntea ro-ro sau a spațiului de categorie specială prevăzut la regula II-2/3, considerat a fi avariat (denumit în continuare „puntea ro-ro avariata”). Celelalte cerințe din regula II-1/B/8 nu sunt necesare a fi respectate la aplicarea standardului de stabilitate prevăzut în prezenta anexă. Cantitatea de apă acumulată se calculează după cum urmează:

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

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

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

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

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

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

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

1.3.1. 0,0 m, în cazul în care înălțimea semnificativă a valurilor (H_s) care

definește zona respectivă este egală sau mai mică de 1,5 m;

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

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

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

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

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

1.5. Ca alternativă la cerințele prevăzute la subpct. 1.1 sau 1.3, administrația statului de pavilion poate scuti de la aplicarea cerințelor respective și poate accepta dovezi pe teste efectuate pe model, realizate individual pentru o navă determinată, în conformitate cu metoda prevăzută în apendice, care să ateste că nava nu se va răsturna în cazul unei avarii de proporțiile prevăzute în regula II-1/B/8.4, în cea mai nefavorabilă locație prevăzută la subpct. 1.1, în condiții de hulă neregulată, și

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.5.2. nava trebuie să păstreze un bord liber rezidual de cel puțin 1,0 m în starea de avarie cea mai gravă, fără a se ține seama de efectul volumului presupus de apă acumulată pe puntea ro-ro avariată;

2.5.3. astfel de saborduri de furtună trebuie amplasate la o înălțime de cel mult 0,6 m deasupra punții ro-ro avariate, iar marginea de jos a sabordurilor trebuie să fie la mai puțin de 2 cm deasupra punții ro-ro avariate;

2.5.4. astfel de saborduri de furtună trebuie prevăzute cu dispozitive de închidere sau cu supape care să împiedice pătrunderea apei pe puntea ro-ro, permițând, în același timp, scurgerea apei care s-ar putea acumula pe punte.

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

3. La stabilirea înălțimii semnificative a valurilor se utilizează înălțimile valurilor înregistrate pe hărți sau în listele zonelor maritime întocmite de statele membre ale UE în conformitate cu pct. 7-10 din Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro.

4. În cazul navelor care urmează să fie exploatare numai pentru o perioadă mai scurtă, în sensul pct. 2 6-31 din Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, statele porturilor incluse pe rută trebuie să își dea acordul cu privire la înălțimea semnificativă a valurilor aplicabilă.

5. Testele efectuate pe model se desfășoară în conformitate cu anexa la Cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro.

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

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

Anexa nr. 1
la Cerințele de stabilitate specifice
pentru navele de pasageri ro-ro

METODA DE ÎNCERCARE PE MODEL

Capitolul I OBIECTIVE

1. Prezenta metodă revizuită de încercare pe model reprezintă revizuirea metodei prevăzute în apendicele anexei la Rezoluția 14 a Conferinței SOLAS din 1995. De la intrarea în vigoare a Acordului de la Stockholm au fost efectuate mai multe încercări pe model în conformitate cu metoda de încercare aflată în vigoare anterior. În cadrul acestor încercări au fost identificate mai multe posibilități de îmbunătățire a procedurilor. Noua metodă de încercare pe model urmărește să integreze aceste îmbunătățiri și, împreună cu notele de orientare prevăzute în prezenta anexă, să asigure o procedură mai fiabilă pentru evaluarea capacității de supraviețuire a unei nave de pasageri ro-ro avariate pe mare. În cadrul încercărilor prevăzute la subpct. 1.5 din cerințele de stabilitate din anexa nr. 1, nava ar trebui să fie capabilă să reziste condițiilor de mare, astfel cum sunt descrise la pct. 5-7, în cel mai grav caz de avarie posibil.

Capitolul II DEFINIȚII

2. În sensul prezentei anexe se utilizează următoarele definiții:
- 2.1. L_{BP} – lungimea între perpendiculare;
 - 2.2. H_S – înălțimea semnificativă a valului;
 - 2.3. B – lățimea de construcție a navei;
 - 2.4. T_P – perioada de vârf;
 - 2.5. T_Z – perioada de traversare la nivel zero.

CAPITOLUL III MODELUL DE NAVĂ

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

totală de sub curba pozitivă GZ, iar axa breșei trebuie să se afle în următorul interval:

3.1. $\pm 35\%$ L_{BP} de la centrul navei;

3.2. se efectuează un test suplimentar pentru cazul de avarie cel mai grav în intervalul $\pm 10\%$ L_{BP} față de centrul navei, în cazul în care avaria menționată la pct. 1 se află în afara intervalului $\pm 10\%$ L_{BP} față de centrul navei.

4. Modelul de navă trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

4.1. lungimea dintre perpendiculare (L_{BP}) trebuie să fie de cel puțin 3 m sau să corespundă unei scări a modelului de 1:40, luându-se în considerare valoarea cea mai mare. Înălțimea modelului pe verticală trebuie să fie de cel puțin 3 ori mai mare decât înălțimea standard a suprastructurii deasupra punții pereților de compartimentare (puntea de bord liber);

4.2. grosimea cocii în spațiile inundate nu trebuie să depășească 4 mm;

4.3. atât în stare intactă, cât și în stare de avarie, modelul trebuie să respecte scările corecte de deplasament și pescaj (T_A , T_M , T_P , babord și tribord), cu o toleranță maximă de + 2 mm pentru fiecare scară de pescaj. Scările de pescaj din față și din spate trebuie să fie situate cât mai aproape posibil de perpendiculara din față și din spate;

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

4.5. caracteristicile de mișcare ale modelului trebuie să reproducă fidel caracteristicile de mișcare a navei reale, acordându-se o atenție deosebită toleranței distanței metacentrice în stare intactă și razelor de girație pentru mișcările de rulu și tangaj. Ambele raze trebuie să fie măsurate în aer, în intervalul de la 0,35B la 0,4B pentru mișcările de rulu și de la 0,2LOA la 0,25LOA pentru mișcările de tangaj;

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

4.7. forma breșei produse de avarie trebuie să fie după cum urmează:

4.7.1. trapezoidală, având laturile înclinate la un unghi de 15° față de verticală și lățimea la linia de plutire de proiectare stabilită în conformitate cu normele SOLAS II-1/8.4.1;

4.7.2. sub forma unui triunghi isoscel în plan orizontal, cu înălțimea egală cu B/5 în conformitate cu normele SOLAS II-1/8.4.2. În cazul în care sunt instalate bordaje laterale la o distanță de maximum B/5, lungimea de avarie în dreptul bordajelor nu trebuie să fie mai mică de 25 mm;

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

4.8. modelul inundat aflat în stare de echilibru trebuie să fie înclinat unghi suplimentar cu un unghi corespunzător celui indus de momentul de înclinare $M_h = \max(M_{pass}; M_{launch}) - M_{wind}$, însă, în orice caz, unghiul final de înclinare nu ar trebui să fie mai mic de 1° spre bordul avariata. Valorile M_{pass} , M_{launch} și M_{wind} sunt prevăzute în normele SOLAS II-1/8.2.3.4. Pentru navele existente, acest unghi poate fi considerat egal cu 1° .

Capitolul IV

PROCEDURA DE ÎNCERCARE

5. Modelul de navă trebuie supus acțiunii unei hule neregulate cu creastă lungă definită de spectrul JONSWAP, cu o înălțime de hulă semnificativă H_s , cu un coeficient de creștere maximal $\gamma = 3,3$ și cu o perioadă maximă $T_P = 4^4 \sqrt{H_s} (T_Z = T_P/1,285)$. H_s în zona de operare nu poate depăși anual mai mult de 10 %, dar este limitată la maxim 4 m. De asemenea:

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

5.2. adâncimea bazinului trebuie să fie suficientă pentru a permite reproducerea corespunzătoare a valurilor, dar nu trebuie să fie mai mică de 1 m;

5.3. pentru a asigura reproducerea reprezentativă a valurilor, înainte de efectuarea încercărilor, trebuie realizate măsurători în trei locații diferite înainte de a lungul traseului de derivă al modelului;

5.4. sonda de măsurare cea mai apropiată de generatorul de valuri trebuie să fie amplasată în punctul în care modelul este poziționat la începutul încercării;

5.5. variațiile valorilor H_s și T_P trebuie să se încadreze într-un interval de ± 5 % în toate cele trei locații și

5.6. pe durata încercărilor, în scopul omologării, trebuie să se admită o toleranță de $+ 2,5$ % pentru H_s , de $\pm 2,5$ % pentru T_P și de ± 5 % pentru T_Z , măsurate la sonda cea mai apropiată de generatorul de valuri.

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

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

6.2. viteza de tractare trebuie să fie egală cu viteza reală de derivă a modelului și poate fi ajustată, dacă este necesar.

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

Capitolul V CRITERIILE DE SUPRAVIEȚUIRE

8. Modelul trebuie considerat ca supraviețuitor în cazul în care atinge o stare staționară după fiecare încercare succesivă efectuată în conformitate cu cerințele prevăzute la pct. 7. Modelul este considerat răsturnat dacă se înregistrează unghiuri de ruluu mai mari de 30° în raport cu axa verticală sau o bandare constantă (medie) mai mare de 20° pe o durată mai mare de 3 minute în timp real, chiar dacă se atinge o stare staționară.

Capitolul VI RAPORTUL DE ÎNCERCARE

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

10. Încercările trebuie documentate printr-un raport și o înregistrare video sau pe un alt suport vizual, care să conțină toate informațiile relevante privind modelul și rezultatele încercărilor și care urmează să fie aprobate de administrație. Acestea trebuie să includă cel puțin spectrele teoretice și măsurate ale valurilor, precum și valorile statistice (H_s , T_p , T_z) ale parametrilor valurilor înregistrate în 3 locații diferite din bazin, pentru a obține un tren de valuri reprezentativ. Pentru încercările pe model, documentația trebuie să includă și perioadele de timp corespunzătoare principalelor valori statistice ale parametrilor valurilor măsurate în apropierea generatorului de valuri, precum și înregistrări ale mișcărilor de ruluu, de ridicare și de tangaj, precum și ale vitezei de derivă.

Anexa nr. 2
la Regulamentul privind cerințele de stabilitate
specifice pentru navele de pasageri ro-ro

ORIENTĂRI PENTRU AGENȚIA NAVALĂ

Capitolul I DOMENIUL DE APLICARE

1. În conformitate cu dispozițiile pct. 11-19 din Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, Agenția Navală a Republicii Moldova (denumită în continuare *ANRM*) utilizează prezentele orientări la aplicarea cerințelor de stabilitate specifice prevăzute în capitolul I din anexa nr. 1, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu structura navei în cauză. Numerotarea punctelor prezentate în continuare corespunde numerotării din capitolul I din anexa nr. 1.

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

Capitolul II CERINȚELE DE STABILITATE ÎN STARE DE AVARIE PENTRU NAVELE DE PASAGERI RO-RO

3. În primul rând, toate navele de pasageri ro-ro prevăzute la pct. 2 din Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro trebuie să respecte standardul SOLAS 90 privind stabilitatea reziduală, care se aplică tuturor navelor de pasageri construite la 29 aprilie 1990 sau după această dată. Determinare înălțimii punții reziduale (fr), necesare pentru efectuarea calculelor prevăzute la pct. 4-6, se realizează în conformitate cu acest standard.

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

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

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

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

8. Volumul presupus de apă acumulată pe punte poate fi redus, independent de orice altă reducere a volumului de apă efectuată în conformitate cu pct. 4-6, în cazul exploatarei în zone delimitate geografic. Aceste zone sunt stabilite în funcție de înălțimea semnificativă a valurilor (H_s) caracteristică zonei, în conformitate cu dispozițiile pct. 7-10 din Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro.

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

10. Întrucât înălțimea hw se menține constantă, cantitatea de apă adăugată variază în funcție de unghiul de bandă și de faptul că muchia punții este sau nu este scufundată la un anumit unghi de bandă (a se vedea figura 4). Se menționează că permeabilitatea presupusă a spațiilor de pe puntea pentru automobile este de 90 %

(CSM/Circ. 649), iar permeabilitatea presupusă a celorlalte spații inundate este cea prevăzută de Convenția SOLAS.

11. În cazul în care calculele efectuate pentru demonstrarea conformității cu Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro se referă la o înălțime semnificativă a valurilor mai mică de 4,0 m, această valoare trebuie înscrisă în certificatul de siguranță al navei de pasageri.

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

13. Curbele KG sau GM în exploatare, stabilite în mod tradițional conform standardului SOLAS 90, pot să nu mai fie aplicabile în cazurile în care se presupune că „apa de pe punte” se acumulează în conformitate cu Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, fiind necesară stabilirea unor curbe revizuite care să țină seama de efectele acestei ape suplimentare. În acest sens, trebuie efectuate suficiente calcule suficiente, corespunzătoare unui număr adecvat de pescaje și asiete în exploatare.

14. Curbele KG/GM revizuite în exploatare pot fi deduse prin iterație, excesul minim de GM rezultat din calculele de stabilitate în avarie cu apă pe punte adăugându-se la valoarea KG (sau deducându-se din GM) utilizată la stabilirea valorilor bordului liber avariat (fr), pe baza cărora se determină cantitățile de apă de pe punte, repetându-se acest proces până când excesul de GM devine neglijabil. Se anticipează ca operatorii vor începe iterația cu valori maxime de KG și minime de GM corespunzătoare unor condiții rezonabile de exploatare și că vor adapta în asemenea mod puntea pereților etanși încât să se reducă la maximum excesul de GM rezultat din calculele de stabilitate în stare de avarie cu apă acumulată pe punte.

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

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

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

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

18.1. 2,2 m; sau

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

18.3. pereții de compartimentare/barierele cu o înălțime mai mică decât cea menționată anterior pot fi acceptați în cazul în care testele efectuate pe model sunt realizate în conformitate cu prevederile capitolului II, pentru a confirma că această configurație alternativă asigură un standard de supraviețuire adecvat. La stabilirea înălțimii pereților de compartimentare/barierelor trebuie să se acorde atenție faptului că aceasta este suficientă pentru a împiedica inundarea progresivă în limitele de stabilitate prevăzute. Testele pe model trebuie să confirme respectarea acestor limite de stabilitate. Limita de stabilitate poate fi redusă la 10° , cu condiția majorării corespunzătoare a ariei de sub curba de stabilitate (conform CSM 64/22).

19. Suprafața „A” se referă la deschiderile permanente. Trebuie menționat faptul că opțiunea „saborduri de furtună” nu este adecvată pentru navele care, pentru a respecta criteriile, necesită asigurarea flotabilității pentru întreaga suprastructură sau pentru o parte a acesteia. Sabordurile de furtună trebuie să fie prevăzute cu supape de închidere care împiedică pătrunderea apei, dar care să permită scurgerea acesteia. Aceste supape nu trebuie să fie acționate prin niciun dispozitive. Ele trebuie să funcționeze automat și trebuie demonstrat că nu reduc semnificativ capacitatea de scurgere a apei. Orice reducere semnificativă a eficienței acestora trebuie compensată prin instalarea unor deschideri suplimentare, astfel încât să se asigure suprafața cerută.

20. Sabordurile de furtună sunt considerate eficiente dacă distanța minimă de la marginea inferioară a sabordului de furtună la linia de plutire avariata este de cel puțin 1,0 m. La calcularea acestei distanțe minime nu se ia în considerare efectul volumului presupus de apă acumulată pe punte (a se vedea figura 7).

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

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

23. Dimensiunea prevăzută a avariei se aplică pe toată lungimea navei. În funcție de standardul de compartimentare, avaria poate să nu afecteze niciun perete de compartimentare, să afecteze numai un perete de compartimentare situat sub puntea pereților etanși, numai un perete de compartimentare situat deasupra punții pereților etanși ori diferite combinații ale acestora.

24. Toți pereții de compartimentare transversali și longitudinali/toate barierele transversale și longitudinale destinați/destinate reținerii volumului presupus de apă acumulată trebuie să fie instalați/instalate și menținuți/menținute pe toată perioada în care nava se află în larg.

25. În cazurile în care pereții de compartimentare transversali/barierele transversale sunt avariați/avariate, se presupune că apa se acumulează uniform pe punte, de ambele părți ale pereților de compartimentare avariați sau barierele avariați/avariate, până la atingerea înălțimii h_w (a se vedea figura 9).

Capitolul III ÎNCERCAREA PE MODEL

Secțiunea 1. Modelul de navă

26. Materialul din care se construiește modelul nu este important în sine, cu condiția ca acesta să fie suficient de rigid, atât în stare intactă, cât și în condiții de avarie, pentru a reproduce aceleași caracteristici hidrostactice ca și nava reală, iar încovoierea cocii în hulă să fie neglijabilă. De asemenea, este important ca compartimentele avariate să fie reproduse cât mai exact, astfel încât volumul de apă să fie reprezentat corect.

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

28. În cadrul testelor pe model pentru cele mai grave avarii prevăzute de Convenția SOLAS, produse în apropierea capetelor navei, s-a observat că nu este posibilă inundarea progresivă din cauza tendinței apei de pe punte de a se acumula lângă breșa de avarie și, astfel, de a se scurge în afară. S-a introdus limita de $\pm 35\%$ în scop de prevenție, deoarece astfel de modele au putut să supraviețuiască în condiții de mare foarte agitată, dar s-au răsturnat în condiții de mare mai puțin agitată și în cazul unor avarii mai puțin grave, conforme cu cerințele OLAS, produse la distanță de extremitățile navei.

29. Cercetări aprofundate efectuate în vederea elaborării unor criterii adecvate pentru navele noi au arătat în mod clar că, pe lângă înălțimea metacentrică și bordul liber, care reprezintă parametri importanți pentru supraviețuirea navelor de pasageri, aria de sub curba de stabilitate reziduală este un factor major. În consecință, la identificarea celei mai grave avarii, în conformitate cu criteriile SOLAS și cu cerințele pct. 26-28, se consideră drept cea mai gravă avarie aceea pentru care aria de sub curba de stabilitate reziduală este minimă.

Secțiunea a 2-a. Caracteristicile modelului

30. Având în vedere că efectele de scară joacă un rol important în comportamentul modelului în timpul încercărilor, este important ca acestea să fie reduse la minimum. Modelul trebuie să fie cât se poate de mare, deoarece aceasta permite construirea mai ușoară a detaliilor compartimentelor avariate și reduce efectele de scară. Prin urmare, se recomandă ca lungimea modelului să fie de cel puțin 3 m sau să corespundă unei scări de cel puțin 1:40, aplicându-se valoare cea mai mare.

31. S-a constatat în timpul testelor că dimensiunea verticală a modelului poate influența rezultatele testelor dinamice. Prin urmare, este necesar, ca înălțimea navei deasupra punții pereților de compartimentare (bordul liber) să fie de cel puțin 3 ori mai mare decât înălțimea standard a suprastructurii, astfel încât valurile mari din trenul de undă să nu se spargă peste model.

32. În zona avariei presupuse, modelul trebuie să fie cât mai subțire, pentru a permite o reprezentare adecvată a apei de inundare și a centrului de gravitație al acesteia. Grosimea cocii nu trebuie să depășească 4 mm. Se admite că elementele primare și secundare ale compartimentării, precum și coca modelului în zona avariei, pot să nu fie reproduse suficient de detaliat și, din cauza acestor limitări

constructive, nu este posibilă delimitarea exactă a permeabilității presupuse a spațiului.

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

34. După măsurarea pescajelor în stare de avarie, se poate dovedi necesară ajustarea permeabilității compartimentului avariat, fie prin introducerea unor volume intacte, fie prin adăugarea unor greutăți. Cu toate acestea, este important, de asemenea, să se asigure reprezentarea adecvată a centrului de greutate al volumului de apă de inundare. În acest caz, orice ajustări trebuie efectuate cu o marjă de siguranță suficientă.

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

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

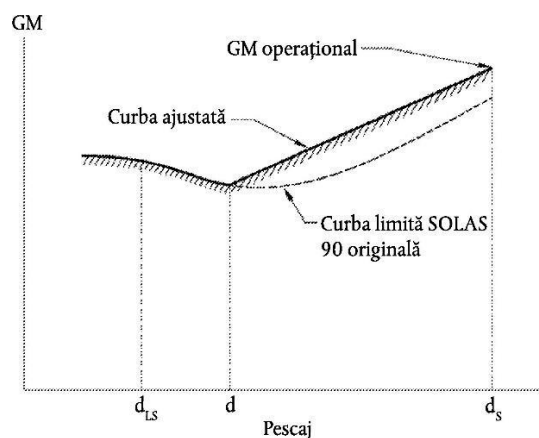
37. Pentru a asigura redarea fidelă a caracteristicilor de mișcare ale navei reale, este important ca modelul să fie înclinat și supus mișcării de rulu în stare intactă, pentru a verifica înălțimea metacentrică în stare intactă și distribuția masei în aceste condiții. Distribuția masei trebuie măsurată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

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

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

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

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



unde d_S este pescajul de compartimentare, iar d_{LS} – pescajul navei fără încărcătură.

Curba ajustată este o dreaptă trasată între GM utilizată în încercarea pe model la pescajul de compartimentare și punctul de intersecție dintre curba originală SOLAS 90 și pescajul d.

Secțiunea a 3-a. Procedura utilizată la încercări

Subsecțiunea 1. Spectre de valuri

42. Ar trebui să fie folosit spectrul JONSWAP, întrucât acesta descrie evoluția valurilor de vânt, respectiv stadiul de dezvoltare a mării generate de vânt, care corespunde majorității condițiilor înregistrate oriunde în lume. În acest sens, este important nu numai să se verifice perioada de vârf a trenului de undă, ci și să se asigure că perioada de traversare prin nivel zero este corectă.

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

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

45. S-a constatat că nu este practic să se stabilească limite absolute pentru înălțimea semnificativă a valului, perioada de vârf și perioada de traversare la nivel zero a spectrului de valuri al modelului. Prin urmare, a fost introdusă o marjă acceptabilă.

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

47. Este necesar un număr suficient de încercări, utilizând diferite trenuri de undă, pentru a asigura fiabilitatea statistică. Obiectivul urmărit este acela de a determina, cu un grad ridicat de certitudine, dacă o navă nesigură se va răsturna în condițiile de încercare stabilite. Se consideră că un nivel rezonabil de fiabilitate se obține prin efectuarea a cel puțin 10 încercări.

48. Următoarele documente trebuie să facă parte din raportul prezentat administrației:

48.1. calculele privind stabilitatea în stare de avarie pentru cazul de avarie cel mai grav prevăzut de Convenția SOLAS și pentru cazul de avarie la mijlocul navei, dacă acesta este diferit;

48.2. planul structural general al modelului, precum și detalii de construcție și de instrumentare;

48.3. raportul privind proba de stabilitate și măsurătorile razelor de girație;

48.4. spectrele de valuri, atât cele nominale, cât și cele și măsurate (în 3 locații diferite, pentru a asigura o reprezentare corespunzătoare și, în cazul încercărilor pe model, de la sonda de măsurare cea mai apropiată de generatorul de valuri);

48.5. înregistrări reprezentative ale mișcărilor, comportamentului și derivei modelului;

48.6. înregistrări video relevante.

49. ANRM trebuie să asiste la efectuarea tuturor încercărilor.

Figuri (Orientări pentru Agenția Navală)

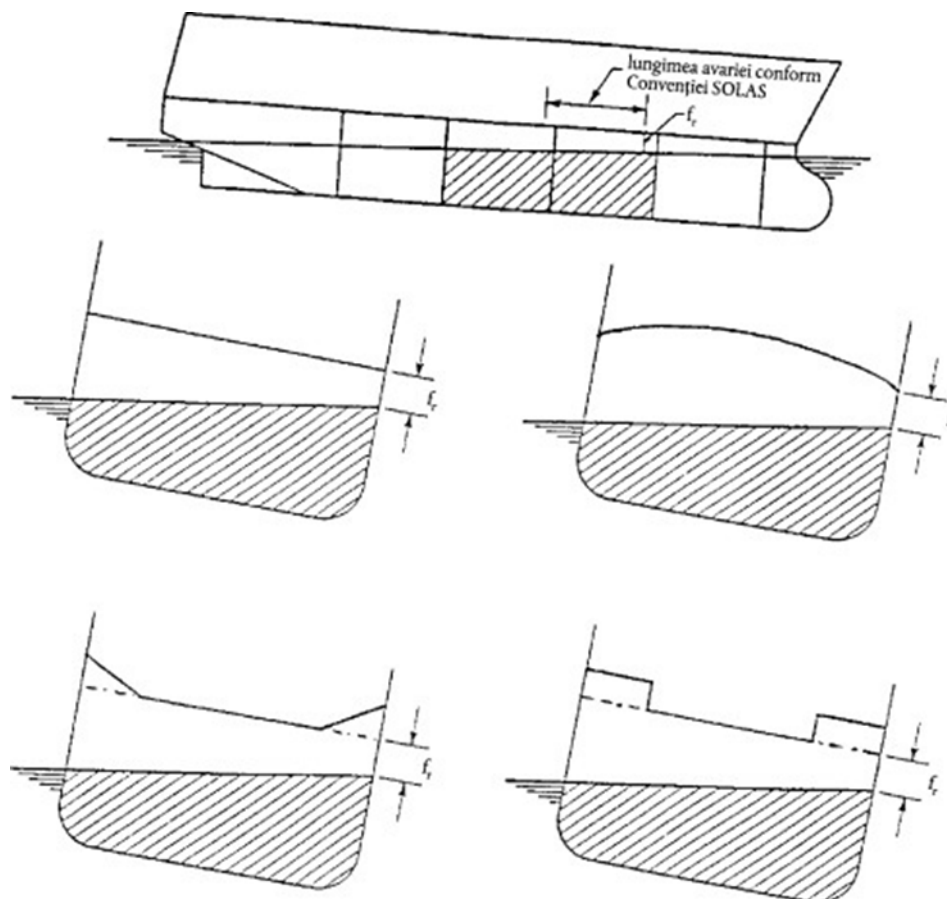


Figura 1

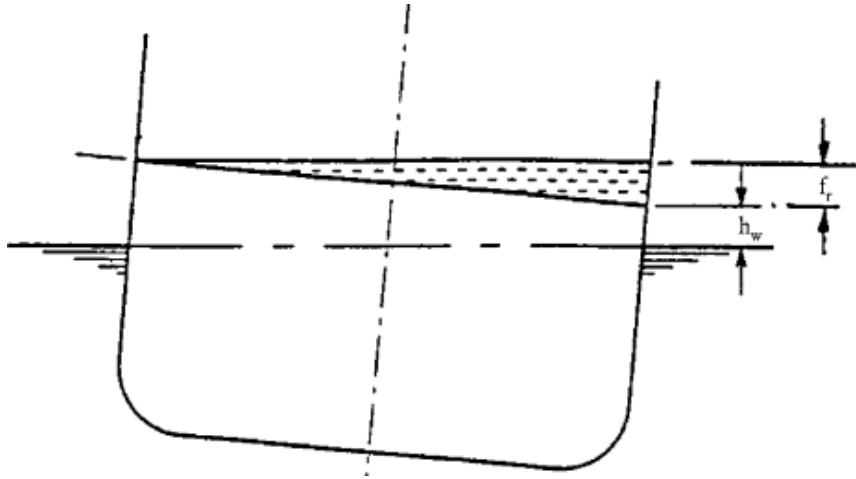


Figura 2

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

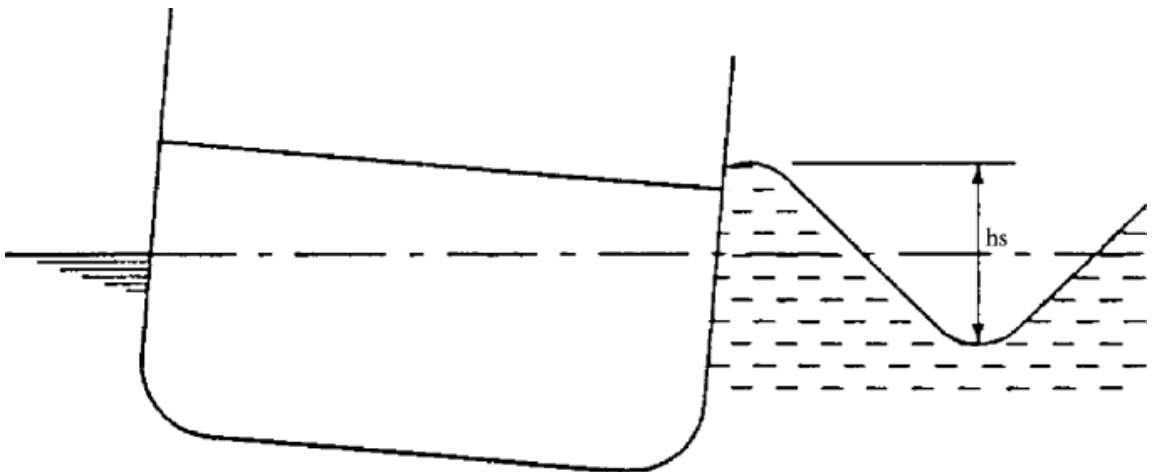


Figura 3

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

De exemplu: în cazul în care $f_r = 1,15$ m și $H_s = 2,75$ m, înălțimea $h_w = 0,125$ m.

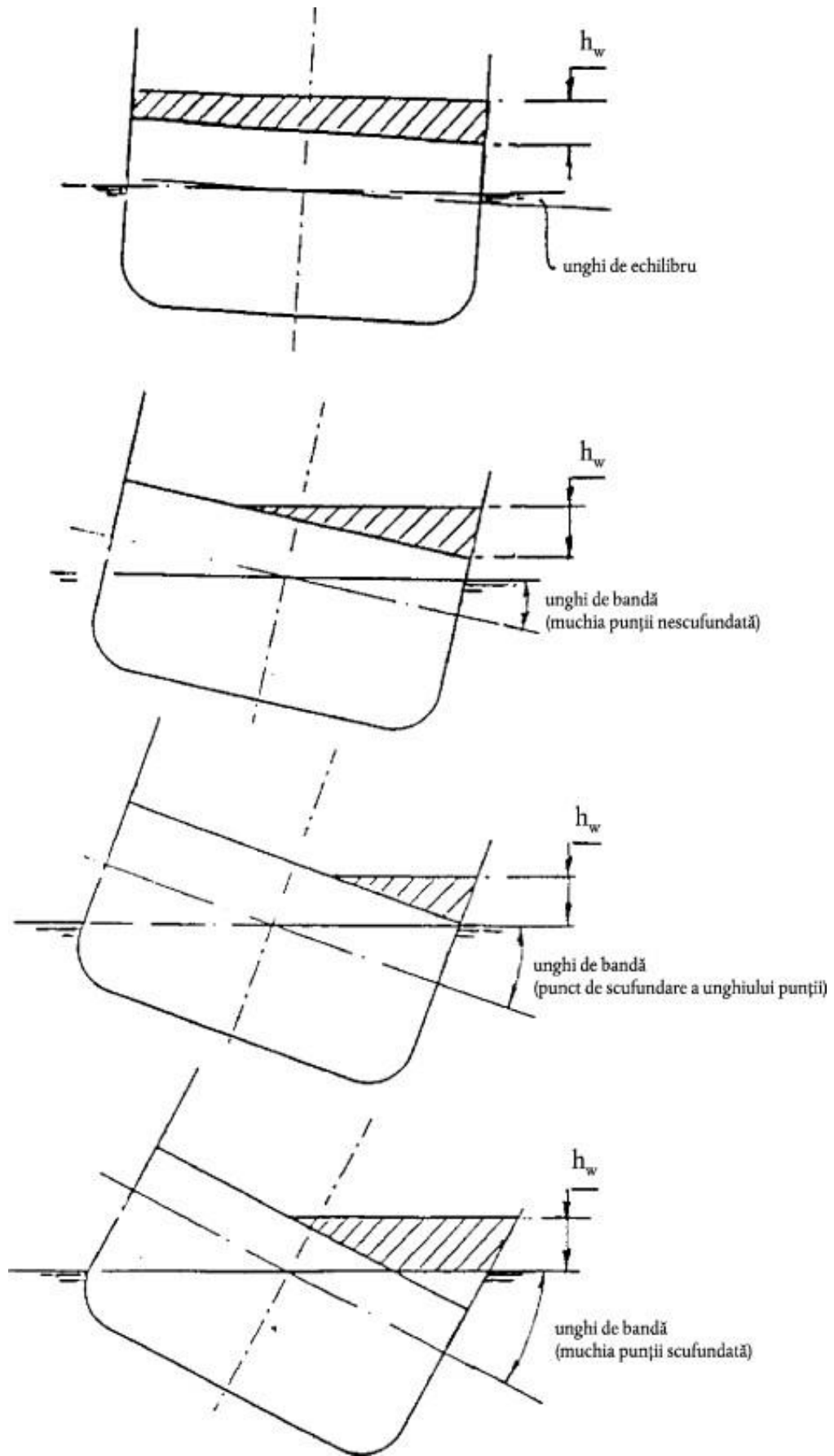


Figura 4

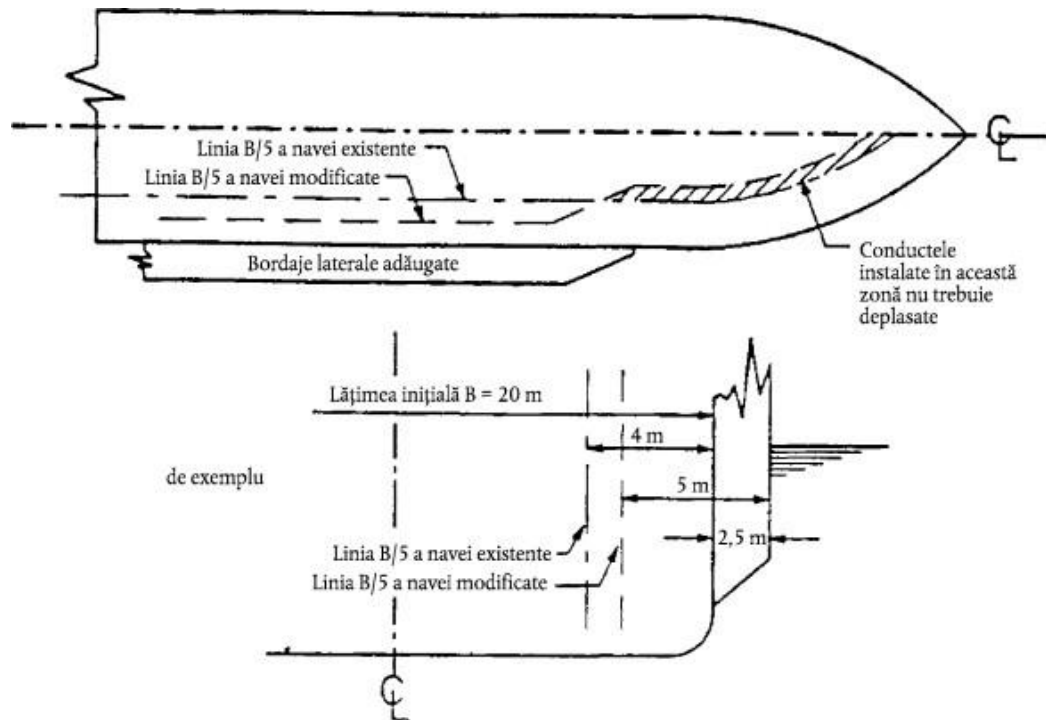


Figura 5

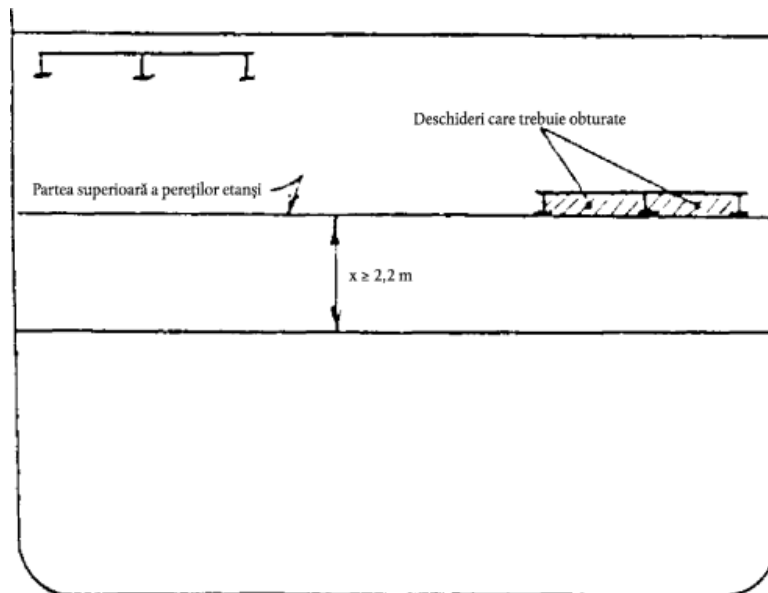


Figura 6

Navă fără punți pentru automobile suspendate

Exemplul 1: înălțimea apei pe punte = 0,25 m, înălțimea minimă cerută a barierei = 2,2 m.

Navă cu punte suspendată (în zona barierei)

Exemplul 2: înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,25 m, înălțimea minimă cerută a barierei = x



Figura 7

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

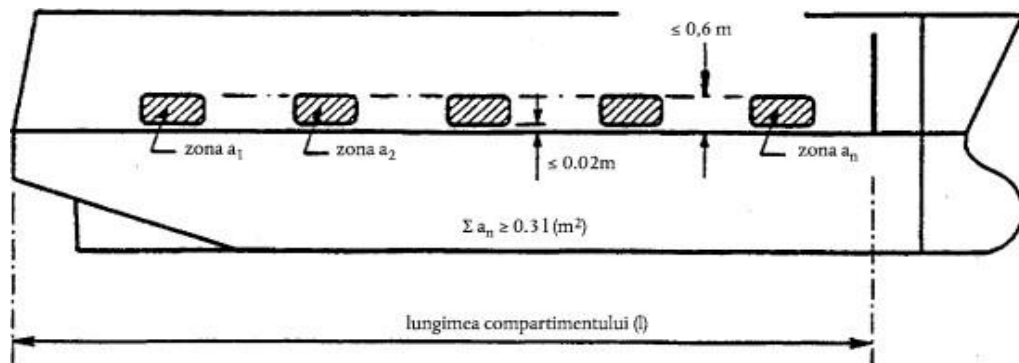
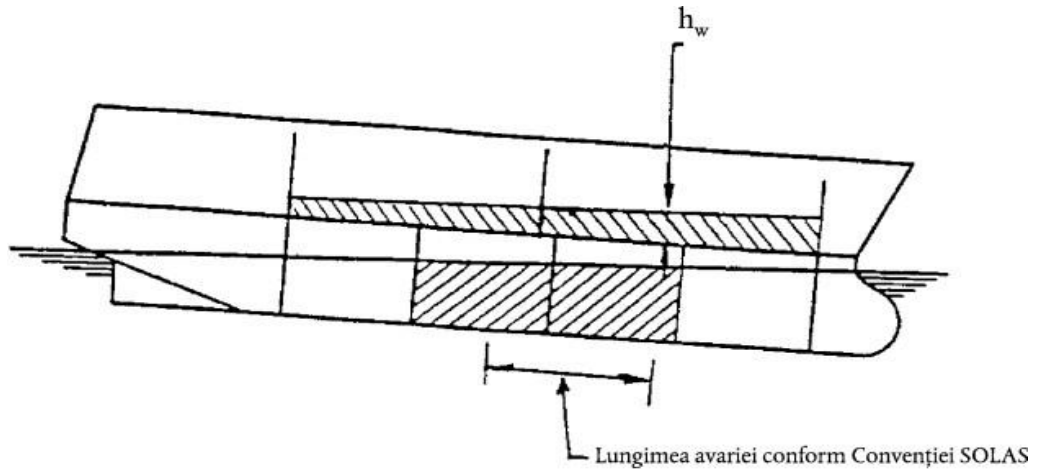
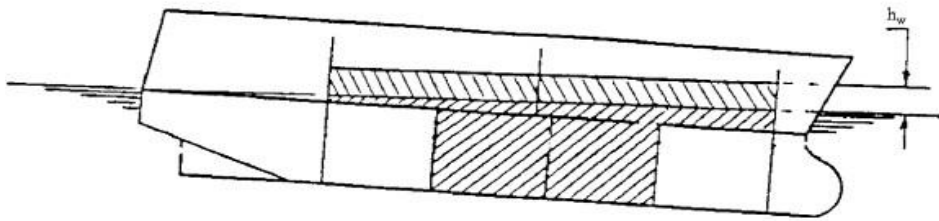


Figura 8



Muchia punții nescufundată



Muchia punții scufundată

Figura 9

Anexa nr. 3
la Regulamentul privind cerințele de stabilitate
specifice pentru navele de pasageri ro-ro

DETALII DESPRE NOTIFICARE

1. Informații care se notifică în conformitate cu pct. 13 din Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro.

2. Date generale:

- 2.1. cerințele de stabilitate aplicabile (capitolul I și II din anexa nr. 1);
- 2.2. numărul de identificare al navei (numărul de identificare OMI, indicativul radio);
- 2.3. principalele caracteristici;
- 2.4. planul de ansamblu;
- 2.5. numărul de persoane la bord;
- 2.6. GT;
- 2.7. vehiculele pot fi încărcate pe la ambele capete ale navei (da/nu);
- 2.8. nava are cale inferioare lungi (da/nu).

3. Date specifice – pentru navele de pasageri ro-ro care fac obiectul cerințelor probabilistice stabilite în Convenția SOLAS:

- 3.1. dl, dp, ds;
- 3.2. R – indicele necesar;
- 3.3. planul de situație (planul de etanșeitate) pentru subcompartimente, cu toate punctele de deschidere interne și externe, inclusiv subcompartimentele conectate ale acestora, și caracteristicile utilizate pentru măsurarea spațiilor, cum ar fi planul de ansamblu și planul rezervorului; trebuie să fie incluse limitele longitudinale, transversale și verticale ale compartimentelor (această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu subpunctul 2.2 din apendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI);
- 3.4. indicele de compartimentare atins A, alături de un tabel sinoptic al tuturor contribuțiilor pentru toate zonele avariate, cu o coloană separată pentru indicele de compartimentare care poate fi atins ($w \cdot p \cdot v$) (această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu subpunctul 2.3.1 din apendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI);
- 3.5. pentru cazurile de avarii în zonele 1 și 2, procentul de cazuri de avarie care nu au fost investigate [și anume cazurile care nu sunt incluse în factorul ($w \cdot p \cdot v$)], când $s = 0$, $s = 1$ și $0 < s < 1$;
- 3.6. pentru cazurile de avarii în zonele 1 și 2, procentul de cazuri de avarie în care au fost implicate spații ro-ro și care nu au fost investigate [și anume cazurile care nu sunt incluse în factorul ($w \cdot p \cdot v$)], când $s = 0$, $s = 1$ și $0 < s < 1$;

3.7. pentru fiecare avarie care contribuie la indicele de compartimentare atins A, identificarea spațiilor inundate, valoarea contribuției și factorul „s” (această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu subpunctul 2.3.1 din apendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI);

3.8. caracteristicile avariilor fără contribuții ($s = 0$ și $p > 0$) pentru navele de pasageri ro-ro cu cală inferioară lungă, inclusiv detaliile complete ale factorilor calculați (această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu subpunctul 2.3.1 din apendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI).

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

4.1. metoda de conformitate:

4.1.1. încercările pe model;

4.1.2. calculele.

5. Indicarea faptului dacă s-a renunțat la calcularea volumului de apă de pe punte ca urmare a unei înălțimi reziduale a bordului liber mai mari de 2,0 m în toate cazurile de avarii (da/nu).

6. Înălțimea semnificativă a valurilor, în conformitate cu Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro.

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (**număr unic 59/MIDR/2026**)

1.	Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
	Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea <i>Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro</i> a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova, în calitate de autoritate administrativă din subordine, cu competențe în domeniul siguranței navigației și controlului statului port.
2.	Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	<p>Elaborarea proiectului este fundamentată pe prevederile art. 7 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, care stabilește obligația Guvernului de a asigura aplicarea cerințelor de siguranță pentru navele de pasageri prin acte normative subordonate, inclusiv prin aprobarea de regulamente tehnice.</p> <p>De asemenea, proiectul este elaborat în temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, care stabilește competența Guvernului de a aproba acte normative pentru organizarea executării legilor precum și în temeiul Legii nr. 185/2005 prin care Republica Moldova a aderat la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), 1974, cu amendamentele ulterioare, și care impune statelor părți obligația de a asigura conformitatea navelor cu cerințele internaționale de stabilitate și siguranță.</p> <p>Totodată, sursa principală a intervenției normative o constituie necesitatea transpunerii și implementării Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/946 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023, în scopul alinierii cadrului normativ național la cerințele Uniunii Europene și la standardele Organizației Maritime Internaționale.</p> <p>Elaborarea proiectului reprezintă o acțiune de realizare a angajamentelor asumate de Republica Moldova prin Acordul de Asociere cu Uniunea Europeană, ratificat prin Legea nr. 112/2014, precum și întru realizarea acțiunii 127 din anexa A, Cluster IV al Planului Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, fiind încadrată în domeniul politicii de transport.</p> <p>Proiectul este inițiat în scopul asigurării unui nivel uniform și ridicat de siguranță pentru navele de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate dinspre sau înspre porturile Republicii Moldova, precum și al creării cadrului juridic necesar aplicării eficiente a cerințelor de stabilitate prevăzute de legislația Uniunii Europene.</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 al Republicii Moldova în domeniul siguranței navelor de pasageri cuprinde reglementări generale referitoare la cerințele de construcție, exploatare și certificare a navelor de pasageri ro-ro, precum și la respectarea convențiilor internaționale în materie de siguranță maritimă. Totuși, legislația națională nu conține norme detaliate și specifice privind cerințele de stabilitate aplicabile navelor de pasageri de tip ro-ro în caz de avarie, care să fie adaptate particularităților acestui tip de nave și riscurilor asociate operării lor.</p> <p>Navele de pasageri ro-ro prezintă un profil de risc distinct în comparație cu alte categorii de nave de pasageri, determinat de existența punților deschise sau semi-deschise pentru transportul vehiculelor, de suprafețele mari necompartimentate și de posibilitatea acumulării rapide a apei pe punțile ro-ro în urma unei coliziuni sau a unei avarii a corpului navei. Aceste caracteristici pot conduce la pierderea rapidă a stabilității și la reducerea semnificativă a capacității de supraviețuire a navei, cu consecințe grave asupra siguranței pasagerilor și a echipajului.</p> <p>La nivelul Uniunii Europene, aceste riscuri au fost abordate prin adoptarea Directivei 2003/25/CE privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, act normativ care instituie standarde tehnice uniforme, suplimentare față de cerințele generale ale Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), inclusiv prin introducerea unor metode de calcul și testare adaptate condițiilor reale de exploatare. Directiva menționată a fost ulterior actualizată pentru a reflecta evoluțiile tehnice și standardele Organizației Maritime Internaționale.</p> <p>În lipsa transpunerii acestor norme în legislația națională, Republica Moldova nu dispune de un cadru juridic complet și armonizat care să permită evaluarea unitară a stabilității navelor de pasageri ro-ro, eliberarea certificatelor corespunzătoare și exercitarea eficientă a controlului statului de pavilion și al statului port. Această lacună normativă generează riscuri de neconformitate cu obligațiile internaționale și europene asumate, precum și dificultăți în recunoașterea reciprocă a certificatelor emise de alte state.</p> <p>Totodată, inexistența unor reglementări naționale specifice privind cerințele de stabilitate aplicabile navelor de pasageri ro-ro generează incertitudine juridică pentru operatorii economici care intenționează să presteze sau care prestează servicii regulate dinspre sau înspre porturile Republicii Moldova. În lipsa unui cadru normativ clar și previzibil, operatorii nu pot evalua în mod anticipat condițiile tehnice și operaționale de acces pe piață, cerințele de certificare aplicabile și criteriile de conformare impuse de autoritatea competentă, ceea ce afectează planificarea investițiilor, structura costurilor și deciziile comerciale privind alocarea flotei.</p> <p>Această situație creează riscuri economice suplimentare pentru operatori, inclusiv riscul refuzului autorizării operării pe rute regulate, al aplicării neuniforme a cerințelor de siguranță sau al nerecunoașterii certificatelor emise de alte state, cu impact direct asupra continuității serviciilor și asupra competitivității acestora pe piața transportului de pasageri. Totodată, lipsa reglementărilor specifice descurajează integrarea operatorilor care deserveșc porturile Republicii Moldova în rețelele de transport maritime și fluviale</p>

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

	<p>corespunzător, regulile de eliberare, recunoaștere și valabilitate a acestuia, inclusiv recunoașterea certificatelor emise de alte state. Totodată, sunt reglementate situațiile de exploatare sezonieră sau pe termen scurt, în vederea asigurării continuității serviciilor regulate, fără a diminua nivelul de siguranță impus.</p> <p>Elementele noi introduse prin proiect constau, în principal, în:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. reglementarea expresă a cerințelor de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro în legislația națională; 2. integrarea unor metode de evaluare tehnică avansate, inclusiv posibilitatea utilizării testelor pe model; 3. instituirea competențelor autorității naționale în materie de stabilire a zonelor maritime și certificare; precum și 4. asigurarea compatibilității cadrului normativ național cu standardele Uniunii Europene și cu evoluțiile recente din domeniul siguranței maritime internaționale.
3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
	<p>În procesul de elaborare a proiectului au fost analizate mai multe opțiuni alternative de intervenție normativă, inclusiv menținerea situației existente fără adoptarea unui act normativ nou, reglementarea parțială a domeniului prin modificarea unor acte normative generale, precum și adoptarea unor măsuri cu caracter exclusiv administrativ sau voluntar.</p> <p>Opțiunea menținerii situației actuale, fără transpunerea Directivei 2003/25/CE, nu a fost considerată viabilă, întrucât aceasta ar perpetua lipsa unui cadru normativ specific privind cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro și ar conduce la neîndeplinirea obligațiilor asumate de Republica Moldova în raport cu Uniunea Europeană. Această opțiune ar genera riscuri semnificative de neconformitate cu standardele europene și internaționale de siguranță maritimă, precum și dificultăți în exercitarea controlului statului de pavilion și al statului port.</p> <p>O altă opțiune analizată a fost reglementarea fragmentară a cerințelor de stabilitate prin completarea sau modificarea unor acte normative existente cu caracter general în domeniul transportului naval. Această abordare nu a fost selectată, deoarece nu ar permite transpunerea completă și coerentă a dispozițiilor directivei, care conține cerințe tehnice detaliate, anexe și metode de evaluare specifice ce necesită un instrument normativ distinct și structurat.</p> <p>De asemenea, a fost examinată posibilitatea aplicării cerințelor de stabilitate prin instrucțiuni administrative, ghiduri sau recomandări tehnice adresate operatorilor de nave. Această opțiune a fost respinsă, întrucât măsurile cu caracter neobligatoriu nu asigură un nivel suficient de conformare, nu pot substitui un act normativ cu forță juridică obligatorie și nu pot constitui temei pentru certificare, control și recunoaștere internațională.</p> <p>Având în vedere caracterul obligatoriu al transunerii legislației Uniunii Europene, complexitatea tehnică a cerințelor reglementate și necesitatea asigurării unui nivel uniform de siguranță maritimă, a fost selectată opțiunea adoptării unei Hotărâri de Guvern distincte pentru aprobarea unui regulament specializat. Această opțiune permite</p>

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

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

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

	<p>de pasageri ro-ro, prin stabilirea normelor procedurale și tehnice aplicabile la nivel național. Regulamentul aprobat prin prezentul proiect definește atribuțiile autorităților competente, mecanismele de certificare și control, precum și condițiile de aplicare diferențiată a cerințelor de stabilitate în funcție de tipul navei și de zona de operare.</p> <p>Prin aceste prevederi, proiectul asigură aplicarea uniformă și coerentă a dispozițiilor directivei transpuse, integrarea acestora în sistemul normativ național existent și funcționarea eficientă a mecanismelor de control al statului de pavilion și al statului port, fără a fi necesară adoptarea unor măsuri normative suplimentare.</p>
6.	Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
	<p>Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro a fost 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.</p> <p>În cadrul procesului de avizare, proiectul a fost remis spre avizare următoarelor autorități și entități publice interesate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi; - Agenția Navală a republicii Moldova; - Î.S. „Portul Fluvial Ungheni”; - Î.C.S. „Danube Logistics” SRL. <p>Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ, precum și proiectul și documentele aferente, au fost plasate pe platforma guvernamentală de consultări publice www.particip.gov.md la următoarea adresă: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15882 ,</p> <p>Părțile interesate au prezentat propuneri și obiecții asupra proiectului care au fost generalizate în Sinteză la proiect.</p> <p>Proiectul a fost remis spre consultare Comisiei Europene la data de 28.04.2026. Opinia Comisiei a fost recepționată la data de 22.05.2026, proiectul fiind avizat pozitiv fără obiecții și propuneri.</p>
7.	Concluziile expertizelor
	<p>Urmare a definitivării proiectului și a ajustărilor operate în urma procesului de avizare, proiectul a fost remis spre expertizare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ministerului Justiției; - Centrului Național Anticorupție, <p>în vederea efectuării expertizei juridice și a expertizei anticorupție, în condițiile legislației în vigoare.</p>

	Urmare înregistrării expertizelor asupra proiectul a fost definitivată Sinteza la proiect.
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
	<p>Proiectul se încorporează în cadrul normativ existent prin completarea și detalierea reglementărilor naționale în domeniul siguranței navelor de pasageri, fără a afecta structura sau aplicabilitatea actelor normative existente. Regulamentul propus prin prezentul proiect se va aplica în corelare cu legislația națională privind transportul naval și siguranța navigației, precum și cu convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte.</p> <p>Adoptarea proiectului nu implică modificarea sau abrogarea altor acte normative, ci instituie un cadru normativ specializat, complementar reglementărilor generale existente, destinat exclusiv cerințelor de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro. Prevederile Regulamentului se vor aplica cu prioritate în domeniul său de reglementare, asigurând coerența și compatibilitatea cu standardele europene și internaționale în materie de siguranță maritimă.</p>
9.	Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
	<p>Implementarea prevederilor proiectului va fi asigurată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și de Agenția Navală a Republicii Moldova, în limitele competențelor și atribuțiilor stabilite conform cadrului legal. Aplicarea Regulamentului se va realiza prin utilizarea mecanismelor existente de control al statului de pavilion și al statului port, precum și prin procedurile curente de evaluare tehnică și certificare a navelor de pasageri ro-ro.</p> <p>După aprobarea proiectului, Agenția Navală va:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) aproba și va actualiza lista zonelor maritime ce pot fi traversate de navele de pasageri ro-ro, sub pavilionul Republicii Moldova sau sub pavilion străin, care efectuează servicii regulate din/spre porturile Republicii Moldova, inclusiv valorile înălțimilor semnificative ale valurilor aferente acestora; 2) va aproba modelul și regulile de eliberare a certificatului de conformitate privind îndeplinirea cerințelor de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro. <p>Nu sunt necesare măsuri suplimentare de ordin instituțional sau financiar pentru implementarea proiectului. Autoritatea competentă va asigura informarea operatorilor de nave cu privire la noile cerințe aplicabile și va adapta, după caz, procedurile interne de lucru, în vederea aplicării uniforme și eficiente a prevederilor Regulamentului.</p>

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

Vladimir BOLEA

SINTEZA

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (număr unic 59/MIDR/2026)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
<i>Avizare și consultare</i>			
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scr. Nr.03-548 din 18.02.2026	1.	<p>La pct. 20. - norma expusă prevede că „Toate navele de pasageri ro-ro noi și existente care abordează pavilionul Republicii Moldova trebuie să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu cerințele de stabilitate specifice menționate la pct. 11-19.”, astfel, menționăm că potrivit acestei norme se instituie un act permisiv, care nu este prevăzut de Nomenclatorul actelor permissive, anexa la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Potrivit art. 4 alin. (3) din Legea nr.160/2011 „Un act permisiv poate fi invocat și/sau aplicat doar după includerea sa în Nomenclatorul actelor permissive și în portalul guvernamental unic al serviciilor publice”. De asemenea, conform art. 41 alin. (1) la lit. c) este prevăzută categoria de act permisiv „certificat – act permisiv care se referă la conformitatea anumitor bunuri sau servicii fie la atestarea cunoștințelor/capacităților angajaților unui agent economic, în limita criteriilor stabilite la art.4, în baza căruia nu se acordă drepturi primare pentru activitate, dar care este impus de lege pentru a confirma respectarea unor cerințe de ordin tehnic și a cărui neobținere nu</p>	<p>Nu se acceptă:</p> <p>Considerăm că această obiecție pornește de la o premisă de calificare juridică ce necesită o analiză mai aprofundată, și anume de la asimilarea certificatului care atestă conformitatea cu cerințele de stabilitate, categoriei „certificatelor - acte permissive” exclusiv în baza denumirii sale formale, fără a verifica, în prealabil, dacă documentul în cauză întrunește criteriile substanțiale instituite de lege pentru această calificare.</p> <p>În ceea ce privește testul legal de calificare, subliniem că potrivit art. 4 alin. (1) din Legea nr. 160/2011, un document constituie act permisiv doar dacă îndeplinește cel puțin una dintre condițiile definitorii, în special dacă „constituie o condiție și/sau o cerință pentru inițierea, desfășurarea sau încetarea activității de întreprinzător” ori dacă „se referă la bunurile mobile și/sau imobile și la serviciile utilizate, fabricate sau comercializate în activitatea de întreprinzător.”</p> <p>Or, certificatul care atestă conformitatea cu cerințele de stabilitate nu conferă și nu poate conferi titularului dreptul de a presta servicii de transport naval. Dreptul de a desfășura activitate de întreprinzător în domeniul transportului naval derivă din capacitatea juridică a persoanei și din cadrul legal general aplicabil activității respective, nu din emiterea certificatului. Precizăm, totodată, că art. 4¹ alin. (1) lit. c) din aceeași lege definește „certificatul” ca act permisiv doar „în limita criteriilor stabilite la art. 4”, ori, tocmai aceste criterii nu sunt îndeplinite în cazul de față, ceea ce face ca trimiterea formală la categoria „certificatelor” din Nomenclator să nu producă efecte juridice.</p> <p>În ceea ce privește natura juridică și tehnico-navală a documentului în discuție, precizăm Certificatul de conformitate a stabilității atestă faptul că o navă de pasageri</p>

	<p>periclitează întreaga activitate a agentului economic într-un domeniu.”.</p>	<p>de tip ro-ro îndeplinește cerințele specifice de stabilitate prevăzute de standardele Convenției SOLAS. Documentul confirmă că nava a fost evaluată din punct de vedere tehnic și că poate menține stabilitatea în condiții de avarie, inclusiv în cazul acumulării apei pe punțile ro-ro. Certificatul demonstrează că nava respectă parametrii de siguranță stabiliți în raport cu condițiile reale de exploatare, precum înălțimea valurilor și zona maritimă de navigare. De asemenea, acesta confirmă că navei este permis să navighe în condiții de siguranță. Certificatul este emis de autoritatea competentă sau de organizația recunoscută de Guvern cu drept de inspecție și certificare, care este nerezidentă, și reprezintă o condiție obligatorie pentru navigarea navelor de pasageri ro-ro</p> <p>În ceea ce privește excepțiile exprese din Legea nr. 160/2011, evocăm art. 4 alin. (6) din aceeași lege, care prevede explicit că nu sunt acte permissive și nu necesită includere în Nomenclator documentele care „nu întrunesc criteriile definiției stabilite de prezenta lege.” Certificatul de conformitate a stabilității se încadrează cu precizie în această excepție, întrucât natura sa este de act administrativ tehnic de constatare a conformității construcției navale în caz de avarie, emis în exercitarea competenței statului-pavilion, și nu un instrument de reglementare a accesului pe piață sau a exercitării unei activități comerciale. Scopul său primar este asigurarea siguranței pasagerilor, stabilității navei în cazul avariei, a navigației și protecția mediului, obiective care depășesc prin natura lor sfera reglementării activității de întreprinzător.</p> <p>Certificatul prevăzut la pct. 20 din Regulament nu constituie un act permisiv în sensul Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Potrivit art. 2 și art. 4 din legea menționată, actele permissive sunt documente prin care autoritatea emitentă constată întrunirea condițiilor stabilite de lege și atestă investirea solicitantului cu drepturi și obligații pentru inițierea sau desfășurarea activității de întreprinzător.</p> <p>În cazul certificatului de conformitate cu cerințele de stabilitate, acesta nu conferă dreptul de a desfășura activități de transport naval și nu autorizează prestarea serviciilor de transport de pasageri. Certificatul are exclusiv rolul de a confirma conformitatea tehnică a navei cu cerințele de stabilitate specifice stabilite de legislația în domeniul siguranței maritime.</p>
--	---	---

			<p>Totodată, certificatul este emis în raport cu caracteristicile tehnice ale navei, și nu în raport cu activitatea economică a operatorului sau companiei de navigație. Prin urmare, obiectul certificării îl constituie nava, în calitate de mijloc tehnic de transport, iar nu activitatea de întreprinzător desfășurată de operatorul economic.</p> <p>Un element esențial care confirmă că certificatul în cauză nu poate fi calificat drept act permisiv îl constituie faptul că acesta nu este emis exclusiv de autoritățile statului. Certificatul poate fi emis atât de Agenția Navală a Republicii Moldova, cât și de organizațiile recunoscute de Guvern. Aceste organizații recunoscute sunt entități tehnice specializate (societăți de clasificare) care sunt entități private și care nu sunt neapărat rezidente ale Republicii Moldova. Recunoașterea acestora se realizează în conformitate cu cadrul juridic național și european, fiind eligibile doar organizațiile recunoscute la nivelul Uniunii Europene, în prezent un număr limitat de entități specializate în certificarea tehnică a navelor.</p> <p>În aceste condiții, certificatul nu reprezintă un instrument de reglementare administrativă a activității de întreprinzător exercitat exclusiv de autoritățile statului, ci face parte din sistemul internațional de certificare tehnică a siguranței navelor, aplicat de administrațiile statelor de pavilion prin intermediul organizațiilor recunoscute.</p> <p>De asemenea, trebuie avut în vedere faptul că proprietarii navelor pot fi atât persoane fizice, cât și persoane juridice, iar potrivit cadrului juridic în domeniul navigației maritime, proprietarii navelor înscrise în Registrul de Stat al navelor pot fi atât rezidenți, cât și nerezidenți ai Republicii Moldova. În consecință, aplicarea mecanismelor prevăzute de Legea nr. 160/2011, care reglementează proceduri de autorizare a activității de întreprinzător desfășurate pe teritoriul Republicii Moldova, nu este compatibilă cu regimul juridic al certificării tehnice a navelor.</p> <p>În același timp, domeniul siguranței navigației și al certificării navelor este reglementat prin acte normative speciale, inclusiv Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern și Codul comercial maritim al Republicii Moldova aprobat prin Legea nr. 599/1999, care stabilesc competențele autorităților în domeniul siguranței navigației și al controlului tehnic al navelor. Certificarea tehnică a navelor reprezintă un mecanism specific regimului juridic al siguranței maritime și nu un instrument de autorizare a activității economice.</p>
--	--	--	--

			<p>În acest context, se constată că legiuitorul nu a prevăzut includerea certificatului de stabilitate în Nomenclatorul actelor permissive din Legea nr. 160/2011 și nici nu a instituit obligația modificării cadrului legislativ special în domeniul transportului naval, respectiv Legea nr. 176/2013 și Codul comercial maritim aprobat prin Legea nr. 599/1999, pentru a integra un asemenea certificat în regimul juridic al actelor permissive.</p> <p>În practica internațională a transportului naval există o separare clară între certificarea tehnică a navei și activitatea economică de exploatare a acesteia. Certificatul tehnic al navei rămâne atașat construcției navale și își păstrează valabilitatea indiferent de persoana care o exploatează comercial, inclusiv în situațiile în care nava este transmisă spre exploatare în baza unor contracte comerciale, precum bareboat charter. În asemenea cazuri, operatorul care desfășoară efectiv activitatea de transport nu solicită și nu obține un nou certificat, deoarece dreptul său economic nu derivă din certificatul tehnic al navei, ci din raporturile contractuale și din capacitatea juridică generală de a desfășura activități economice. Această practică confirmă că certificatul reprezintă un instrument de confirmare a conformității tehnice a navei și nu un act de autorizare a activității economice.</p> <p>Prin urmare, certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro reprezintă un document tehnic de certificare a siguranței navei, emis în cadrul sistemului de control al statului de pavilion și al siguranței maritime, care nu produce efecte juridice asupra dreptului operatorilor economici de a desfășura activități economice.</p>
		<p>La pct. 21.- potrivit normei expuse se stabilește că „CertIFICATELE menționate în pct. 20 pot fi combinate cu alte certificate conexe”. Astfel, în vederea evitării instituirii unui nou act permisiv se recomandă de a combina în mod direct certificatul dat cu certificatul de navigabilitate sau cu certificatul de siguranță pentru navele de pasageri.</p>	<p>Nu se acceptă:</p> <p>Propunerea nu poate fi acceptată în forma sugerată, deoarece certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate reprezintă un document tehnic distinct prevăzut de cadrul juridic european și internațional în domeniul siguranței maritime, privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro. Acesta confirmă respectarea unor cerințe tehnice specifice privind stabilitatea navei în caz de avarie și operarea acesteia în raport cu anumite condiții de exploatare, inclusiv înălțimea semnificativă a valurilor.</p> <p>În practica administrațiilor maritime, combinarea acestui certificat nu se realizează</p>

			<p>prin absorbția sau substituirea lui în alte certificate de siguranță, ci prin atașarea acestuia ca anexă la certificatul de siguranță pentru navele de pasageri, respectiv <i>Passenger Ship Safety Certificate</i>, emis în conformitate cu Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS). Prin urmare, certificatul de stabilitate își păstrează caracterul de document tehnic distinct, fiind anexat certificatului principal al navei atunci când acest lucru este aplicabil.</p> <p>Totodată, proiectul regulamentului prevede deja posibilitatea ca certificatele menționate să fie combinate cu alte certificate conexe, în măsura în care acest lucru este posibil din punct de vedere tehnic și administrativ, fără a afecta conținutul și structura certificatelor prevăzute de reglementările internaționale.</p> <p>Prin urmare, impunerea unei combinații directe cu alte certificate nu este oportună, întrucât practica internațională prevede menținerea certificatului de stabilitate ca document tehnic distinct, care poate fi atașat ca anexă la Passenger Ship Safety Certificate, fără a modifica structura sistemului de certificare prevăzut de standardele maritime internaționale și europene.</p> <p>Totodată, propunerea de combinare a certificatului de conformitate cu cerințele de stabilitate cu certificatul de navigabilitate nu poate fi acceptată, având în vedere natura juridică și funcția distinctă a certificatului de navigabilitate.</p> <p>Certificatul de navigabilitate (naționalitate) reprezintă documentul oficial care atestă înregistrarea navei în Registrul de Stat al Navelor și dreptul acesteia de a arbora pavilionul Republicii Moldova. Acesta conține datele de identificare ale navei și parametrii tehnici generali ai construcției navale, precum tonajul brut, tonajul net, lungimea, lățimea, pescajul, anul construcției și șantierul naval unde a fost construită nava, precum și informații privind motoarele și puterea acestora. Totodată, certificatul include numărul IMO al navei, înregistrat în bazele de date internaționale, precum și informații privind drepturile reale asupra navei, cu indicarea titularilor acestora, persoane fizice sau juridice.</p> <p>Prin urmare, certificatul de navigabilitate are rolul de document juridic de identificare și înregistrare a navei în registrul național, fiind asociat regimului juridic al navei ca bun mobil supus înregistrării. În schimb, certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate confirmă respectarea unor cerințe tehnice specifice privind siguranța navei în exploatare.</p>
--	--	--	--

			<p>Având în vedere obiectul diferit de reglementare al acestor documente, combinarea lor într-un singur certificat nu este justificată nici din punct de vedere juridic, nici din punct de vedere tehnic, întrucât fiecare dintre acestea îndeplinește o funcție distinctă în cadrul regimului juridic al navei și al sistemului de siguranță a navigației.</p> <p>Propunerea cu privire la combinare nu poate fi acceptată în forma sugerată, deoarece certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate reprezintă un document tehnic distinct prevăzut de cadrul juridic european și internațional în domeniul siguranței maritime, privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro. Acesta confirmă respectarea unor cerințe tehnice specifice privind stabilitatea navei în caz de avarie și operarea acesteia în raport cu anumite condiții de exploatare, inclusiv înălțimea semnificativă a valurilor.</p>
		<p>La pct.22. - norma expusă prevede că „ANRM aprobă modelul și regulile de eliberare a certificatului de conformitate cu cerințele de stabilitate a navei de pasageri ro-ro”. De menționat că, în conformitate cu normele stabilite la art. 4 alin. (4) din Legea nr.160/2011, condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea și retragerea certificatului este necesar să se conțină preponderant în Legea nr.136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, iar în Hotărâre de Guvern se include procedura amănunțită de eliberare a acestuia.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Observația nu poate fi acceptată, întrucât certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro nu reprezintă un certificat emis în cadrul reglementării activității de întreprinzător, ci un document tehnic de siguranță al navei, instituit în scopul aplicării standardelor internaționale și europene în domeniul siguranței maritime. În consecință, prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nu sunt aplicabile în cazul acestui certificat.</p> <p>Certificatul în cauză este prevăzut în contextul transpunerii Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro. Directiva menționată stabilește obligatia existenței certificatului care confirmă conformitatea navei cu cerințele de stabilitate, însă nu impune statelor stabilirea prin lege sau prin acte normative a procedurii detaliate de emitere a acestuia, lăsând aceste aspecte în competența administrației maritime a statului de pavilion.</p> <p>Totodată, certificatul face parte din sistemul de certificare a siguranței navelor instituit prin instrumentele juridice maritime internaționale, inclusiv Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS). În practica</p>

			<p>administrațiilor maritime, modelul certificatelor tehnice ale navelor, precum și regulile administrative privind eliberarea acestora, sunt stabilite la nivelul autorităților maritime competente sau al organizațiilor recunoscute, și nu prin acte normative cu caracter general. Aceasta se încadrează în prevederile alin.(3) art. 6¹ al legii 599/1999 pentru aprobarea Codului Comercial Maritim, conform căror Agenția Navală implementează politicile de stat în domeniul transportului naval și aprobă, în limitele competențelor, a cerințelor tehnice și standardelor de certificare, a altor acte normative departamentale cu caracter tehnic conforme cu reglementările, standardele, practicile recomandate și procedurile elaborate de Organizația Internațională Maritimă și de alte organisme internaționale din domeniul transportului naval la care Republica Moldova este parte.</p> <p>Stabilirea modelului certificatului și a regulilor administrative de eliberare de către Agenția Navală a Republicii Moldova este justificată și din perspectiva necesității asigurării standardizării documentului, a elementelor de securizare și a prevenirii falsificării acestuia, precum și a adaptării rapide la eventualele modificări ale standardelor tehnice internaționale sau ale practicilor administrațiilor maritime.</p> <p>În același timp, procedurile tehnice de verificare a conformității navei, inclusiv inspecțiile și evaluările tehnice necesare pentru emiterea certificatelor, sunt deja reglementate prin cadrul normativ existent în domeniul siguranței navigației și prin regulile aplicabile organizațiilor recunoscute, astfel încât instituirea unor proceduri suplimentare detaliate în prezenta hotărâre de Guvern nu este necesară.</p> <p>Prin urmare, prevederea conform căreia Agenția Navală aprobă modelul și regulile de eliberare a certificatului reprezintă o soluție normativă adecvată și conformă practicii administrațiilor maritime, asigurând flexibilitatea administrativă necesară aplicării standardelor tehnice maritime și implementării corespunzătoare a legislației europene în domeniul siguranței navigației.</p>
Ministerul Finanțelor, scr. Nr. 09/2-03/83/165 din 03.02.2026	2.	În limita domeniilor de competență, validează proiectul cu condiția că, realizarea prevederilor prezentei hotărâri se va efectua din contul și în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală și din alte	Se ia act.

		surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare	
Ministerul Mediului, scr. Nr. 13-05/450 din 17.02.2026	3.	Suștinerea acestuia fără obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Muncii și Protecției Sociale, scr. Nr. 07/610 din 09.02.2026	4.	Suștinerea acestuia fără obiecții și propuneri.	Se ia act.
Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi Nr. 12 din 06.02.2026	5.	Lipsa de obiecții și propuneri asupra proiectului menționat.	Se ia act.
Agenția Navală, scr. Nr. 03-51 din 09.02.2026	6.	<p>În scopul asigurării controlului statului portului (PSC) și al statului de pavilion (FSC), propunem completarea proiectului cu un capitol distinct, după cum urmează: „Capitolul VII. Controlul și măsuri administrative.</p> <p>32. Constatarea nerespectării cerințelor prezentului Regulament de către navele de pasageri ro-ro sub pavilion străin se supune controlului statului portului, exercitat de Agenția Navală în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 privind aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.</p> <p>33. În cazul constatării unor deficiențe care afectează siguranța navigației sau exploatarea navei în condiții de siguranță, Agenția Navală aplică măsurile prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, inclusiv: a) reținerea navei până la remedierea deficiențelor; b)</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>A fost introdus un capitol distinct conform propunerii, incluzând tezele propuse pentru acest nou capitol în scopul asigurării prevederilor corelate cu controlul și aplicarea sancțiunilor, dar și a măsurilor de prevenire a încălcării prevederilor regulamentului.</p> <p>„Capitolul VII. Controlul și măsuri administrative.</p> <p>32. Constatarea nerespectării cerințelor prezentului Regulament de către navele de pasageri ro-ro sub pavilion străin se supune controlului statului portului, exercitat de Agenția Navală în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 privind aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.</p> <p>33. În cazul constatării unor deficiențe care afectează siguranța navigației sau exploatarea navei în condiții de siguranță, Agenția Navală aplică măsurile prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, inclusiv: a) reținerea navei până la remedierea deficiențelor; b) interzicerea plecării navei din port sau suspendarea exploatării acesteia în cadrul serviciului regulat;</p>

	<p>interzicerea plecării navei din port sau suspendarea exploatarei acesteia în cadrul serviciului regulat; c) impunerea unor condiții sau limitări de exploatare, inclusiv restricții privind zona maritimă, perioada de operare sau valoarea maximă admisă a înălțimii semnificative a valurilor.</p> <p>34. Pentru navele de pasageri ro-ro care arborează pavilionul Republicii Moldova, respectarea cerințelor prezentului Regulament face obiectul controlului statului de pavilion, exercitat de Agenția Navală, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 414/2020 pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion.</p> <p>35. În cazul constatării unor neconformități în cadrul controlului statului de pavilion, Agenția Navală poate aplica măsurile prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 414/2020, inclusiv: a) suspendarea sau retragerea certificatelor statutare și a certificatelor de conformitate prevăzute în prezentul Regulament; b) impunerea de măsuri tehnice, constructive sau operaționale necesare pentru restabilirea conformității navei; c) suspendarea dreptului navei de a efectua servicii regulate până la remedierea integrală a deficiențelor constatate.</p> <p>36. Aplicarea măsurilor prevăzute la pct. 32-35 nu exclude aplicarea sancțiunilor contravenționale prevăzute de legislația în vigoare și nu aduce atingere răspunderii civile sau penale, după caz.”</p>	<p>c) impunerea unor condiții sau limitări de exploatare, inclusiv restricții privind zona maritimă, perioada de operare sau valoarea maximă admisă a înălțimii semnificative a valurilor.</p> <p>34. Pentru navele de pasageri ro-ro care arborează pavilionul Republicii Moldova, respectarea cerințelor prezentului Regulament face obiectul controlului statului de pavilion, exercitat de Agenția Navală, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 414/2020 pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion.</p> <p>35. În cazul constatării unor neconformități în cadrul controlului statului de pavilion, Agenția Navală poate aplica măsurile prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 414/2020, inclusiv:</p> <p>a) suspendarea sau retragerea certificatelor statutare și a certificatelor de conformitate prevăzute în Regulament;</p> <p>b) impunerea de măsuri tehnice, constructive sau operaționale necesare pentru restabilirea conformității navei;</p> <p>c) suspendarea dreptului navei de a efectua servicii regulate până la remedierea integrală a deficiențelor constatate.</p> <p>36. Pentru încălcarea dispozițiilor prezentului Regulament, ANRM aplică sancțiuni, prevăzute de Codul contravențional.</p>
--	---	---

			37. Aplicarea măsurilor prevăzute la pct. 32-35 nu exclude aplicarea sancțiunilor contravenționale prevăzute de legislația în vigoare și nu aduce atingere răspunderii civile sau penale, după caz.”
Î.S. Portul Fluvial Ungheni, scr. Nr. 42 din 18.02.2026	38.	Lipsa de obiecții sau propuneri la proiectul în cauză	Se ia act.
Expertizare			
Grupul de lucru al Comisiei de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, scr. Nr.38-78-1556 din 12.02.2026	39.	<p>Decizia Grupului de lucru în privința proiectului de act normativ și notei de fundamentare: Se susține proiectul de act normativ și nota de fundamentare cu obiecții și recomandări.</p> <p>Concluzia: Proiectul conține prevederi contradictorii cu principiile de reglementare a activității de întreprinzător.</p>	Se ia act.
		<p><i>Comentarii, recomandări:</i></p> <p>La pct.20 din Regulament se instituie un act permisiv – certificat care atestă conformitatea cu cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri (ro-ro) - care nu este prevăzut de Nomenclatorul actelor permissive (Legea nr.160/2011), astfel obligativitatea actului în cauză poate fi contestată. Nici în legile de specialitate din domeniul naval nu este clar prevăzut acest act, cu toate că Legea nr.136/2025 prevede obligativitatea respectării cerințelor de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro, totuși nu stabilește că respectarea acestor cerințe se atestă în temeiul „certificatului de siguranță pentru navele de pasageri”, care este reglementat de legea în cauză. Din altă perspectivă, la pct.21 din Regulament se indică că acest certificat „poate</p>	<p>Nu se acceptă:</p> <p>Considerăm că această obiecție pornește de la o premisă de calificare juridică ce necesită o analiză mai aprofundată, și anume de la asimilarea certificatului care atestă conformitatea cu cerințele de stabilitate, categoriei „certificatelor - acte permissive” exclusiv în baza denumirii sale formale, fără a verifica, în prealabil, dacă documentul în cauză întrunește criteriile substanțiale instituite de lege pentru această calificare.</p> <p>În ceea ce privește testul legal de calificare, subliniem că potrivit art. 4 alin. (1) din Legea nr. 160/2011, un document constituie act permisiv doar dacă îndeplinește cel puțin una dintre condițiile definitorii, în special dacă „constituie o condiție și/sau o cerință pentru inițierea, desfășurarea sau încetarea activității de întreprinzător” ori dacă „se referă la bunurile mobile și/sau imobile și la serviciile utilizate, fabricate sau comercializate în activitatea de întreprinzător.”</p> <p>Or, certificatul care atestă conformitatea cu cerințele de stabilitate nu conferă și nu poate conferi titularului dreptul de a presta servicii de transport naval. Dreptul de a desfășura activitate de întreprinzător în domeniul transportului naval</p>

	<p>fi combinat cu alte certificate conexe”. Deci nu este clar din ce cauză autorii nu ar combina în mod direct certificatul dat cu certificatul de navigabilitate (în unele state certificatul în cauză este anexă la certificatul de navigabilitate) sau cu certificatul de siguranță pentru navele de pasageri. În acest mod ar putea fi evitată instituirea unui nou act permisiv distinct</p>	<p>derivă din capacitatea juridică a persoanei și din cadrul legal general aplicabil activității respective, nu din emiterea certificatului. Precizăm, totodată, că art. 4¹ alin. (1) lit. c) din aceeași lege definește „<i>certificatul</i>” ca act permisiv doar „<i>în limita criteriilor stabilite la art. 4</i>”, ori, tocmai aceste criterii nu sunt îndeplinite în cazul de față, ceea ce face ca trimiterea formală la categoria „certificatelor” din Nomenclator să nu producă efecte juridice.</p> <p>În ceea ce privește natura juridică și tehnico-navală a documentului în discuție, precizăm Certificatul de conformitate a stabilității atestă faptul că o navă de pasageri de tip ro-ro îndeplinește cerințele specifice de stabilitate prevăzute de standardele Convenției SOLAS. Documentul confirmă că nava a fost evaluată din punct de vedere tehnic și că poate menține stabilitatea în condiții de avarie, inclusiv în cazul acumulării apei pe punțile ro-ro. Certificatul demonstrează că nava respectă parametrii de siguranță stabiliți în raport cu condițiile reale de exploatare, precum înălțimea valurilor și zona maritimă de navigare. De asemenea, acesta confirmă că nava este permisă să navighe în condiții de siguranță. Certificatul este emis de autoritatea competentă sau organizația recunoscută de Guvern de peste hotare cu drept de inspecție și certificare, și reprezintă o condiție obligatorie pentru navigarea navelor de pasageri ro-ro.</p> <p>În ceea ce privește excepțiile exprese din Legea nr. 160/2011, evocăm art. 4 alin. (6) din aceeași lege, care prevede explicit că nu sunt acte permise și nu necesită includere în Nomenclator documentele care „nu întrunesc criteriile definiției stabilite de prezenta lege.” Certificatul de conformitate a stabilității se încadrează cu precizie în această excepție, întrucât natura sa este de act administrativ tehnic de constatare a conformității construcției navale în caz de avarie, emis în exercitarea competenței statului-pavilion, și nu un instrument de reglementare a accesului pe piață sau a exercitării unei activități comerciale. Scopul său primar este asigurarea siguranței pasagerilor, stabilității navei în cazul avariei, a navigației și protecția mediului, obiective care depășesc prin natura lor sfera reglementării activității de întreprinzător.</p> <p>Certificatul prevăzut la pct. 20 din Regulament nu constituie un act permisiv în sensul Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Potrivit art. 2 și art. 4 din legea menționată, actele permise sunt documente prin care autoritatea emitentă constată întrunirea condițiilor stabilite de</p>
--	---	--

			<p>lege și atestă investirea solicitantului cu drepturi și obligații pentru inițierea sau desfășurarea activității de întreprinzător.</p> <p>În cazul certificatului de conformitate cu cerințele de stabilitate, acesta nu conferă dreptul de a desfășura activități de transport naval și nu autorizează prestarea serviciilor de transport de pasageri. Certificatul are exclusiv rolul de a confirma conformitatea tehnică a navei cu cerințele de stabilitate specifice stabilite de legislația în domeniul siguranței maritime.</p> <p>Totodată, certificatul este emis în raport cu caracteristicile tehnice ale navei, și nu în raport cu activitatea economică a operatorului sau companiei de navigație. Prin urmare, obiectul certificării îl constituie nava, în calitate de mijloc tehnic de transport, iar nu activitatea de întreprinzător desfășurată de operatorul economic.</p> <p>Un element esențial care confirmă că certificatul în cauză nu poate fi calificat drept act permisiv îl constituie faptul că acesta nu este emis exclusiv de autoritățile statului. Certificatul poate fi emis atât de Agenția Navală a Republicii Moldova, cât și de organizațiile recunoscute de Guvern. Aceste organizații recunoscute sunt entități tehnice specializate (societăți de clasificare) care sunt entități private și care nu sunt neapărat rezidente ale Republicii Moldova. Recunoașterea acestora se realizează în conformitate cu cadrul juridic național și european, fiind eligibile doar organizațiile recunoscute la nivelul Uniunii Europene, în prezent un număr limitat de entități specializate în certificarea tehnică a navelor.</p> <p>În aceste condiții, certificatul nu reprezintă un instrument de reglementare administrativă a activității de întreprinzător exercitat exclusiv de autoritățile statului, ci face parte din sistemul internațional de certificare tehnică a siguranței navelor, aplicat de administrațiile statelor de pavilion prin intermediul organizațiilor recunoscute.</p> <p>De asemenea, trebuie avut în vedere faptul că proprietarii navelor pot fi atât persoane fizice, cât și persoane juridice, iar potrivit cadrului juridic în domeniul navigației maritime, proprietarii navelor înscrise în Registrul de Stat al navelor pot fi atât rezidenți, cât și nerezidenți ai Republicii Moldova. În consecință, aplicarea mecanismelor prevăzute de Legea nr. 160/2011, care reglementează proceduri de autorizare a activității de întreprinzător desfășurate pe teritoriul Republicii Moldova, nu este compatibilă cu regimul juridic al certificării tehnice a navelor.</p>
--	--	--	---

			<p>În același timp, domeniul siguranței navigației și al certificării navelor este reglementat prin acte normative speciale, inclusiv Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern și Codul comercial maritim al Republicii Moldova aprobat prin Legea nr. 599/1999, care stabilesc competențele autorităților în domeniul siguranței navigației și al controlului tehnic al navelor. Certificarea tehnică a navelor reprezintă un mecanism specific regimului juridic al siguranței maritime și nu un instrument de autorizare a activității economice.</p> <p>În acest context, se constată că legiuitorul nu a prevăzut includerea certificatului de stabilitate în Nomenclatorul actelor permissive din Legea nr. 160/2011 și nici nu a instituit obligația modificării cadrului legislativ special în domeniul transportului naval, respectiv Legea nr. 176/2013 și Codul comercial maritim aprobat prin Legea nr. 599/1999, pentru a integra un asemenea certificat în regimul juridic al actelor permissive.</p> <p>În practica internațională a transportului naval există o separare clară între certificarea tehnică a navei și activitatea economică de exploatare a acesteia. Certificatul tehnic al navei rămâne atașat construcției navale și își păstrează valabilitatea indiferent de persoana care o exploatează comercial, inclusiv în situațiile în care nava este transmisă spre exploatare în baza unor contracte comerciale, precum bareboat charter. În asemenea cazuri, operatorul care desfășoară efectiv activitatea de transport nu solicită și nu obține un nou certificat, deoarece dreptul său economic nu derivă din certificatul tehnic al navei, ci din raporturile contractuale și din capacitatea juridică generală de a desfășura activități economice. Această practică confirmă că certificatul reprezintă un instrument de confirmare a conformității tehnice a navei și nu un act de autorizare a activității economice.</p> <p>Prin urmare, certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro reprezintă un document tehnic de certificare a siguranței navei, emis în cadrul sistemului de control al statului de pavilion și al siguranței maritime, care nu produce efecte juridice asupra dreptului operatorilor economici de a desfășura activități economice.</p>
		La pct.22 se prevede că ANRM aprobă modelul și regulile de eliberare a certificatului	Nu se acceptă.

	<p>de conformitate. Atenționăm că ANRM nu are funcții de reglementare, dar și dacă se intenționează să-i fie acordate astfel de funcții, aceasta poate fi realizat doar prin norma legii. Ori actul normativ care urmează să fie aprobat de ANRM poate avea temeiul doar în baza unei norme din lege și emis strict în limitele stabilite de lege. Însă, odată ce certificatul în cauză este un act permisiv, în conformitate cu rigorile din Legea nr.160/2011, regulile de eliberare, procedura, taxa și alte aspecte trebuie prevăzute în lege sau cel puțin în Hotărâre de Guvern, corespunzător ar trebui să se regăsească în acest proiect. În același timp, norma de la pct.22 nu se regăsește în Directiva care se transpune, este o normă propusă de autori (adică nu există o normă în Directivă care ar împuternici autoritatea națională să aprobe regulile și procedura de solicitare și emitere a certificatului).</p>	<p>Observația nu poate fi acceptată, întrucât certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro nu reprezintă un certificat emis în cadrul reglementării activității de întreprinzător, ci un document tehnic de siguranță al navei, instituit în scopul aplicării standardelor internaționale și europene în domeniul siguranței maritime. În consecință, prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nu sunt aplicabile în cazul acestui certificat.</p> <p>Certificatul în cauză este prevăzut în contextul transpunerii Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro. Directiva menționată stabilește obligăția existenței certificatului care confirmă conformitatea navei cu cerințele de stabilitate, însă nu impune statelor stabilirea prin lege sau prin acte normative a procedurii detaliate de emitere a acestuia, lăsând aceste aspecte în competența administrației maritime a statului de pavilion.</p> <p>Totodată, certificatul face parte din sistemul de certificare a siguranței navelor instituit prin instrumentele juridice maritime internaționale, inclusiv Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS). În practica administrațiilor maritime, modelul certificatelor tehnice ale navelor, precum și regulile administrative privind eliberarea acestora, sunt stabilite la nivelul autorităților maritime competente sau al organizațiilor recunoscute, și nu prin acte normative cu caracter general. Aceasta se încadrează în prevederile alin.(3) art. 6¹ al Legii 599/1999 pentru aprobarea Codului Comercial Maritim, conform căror Agenția Navală implementează politicile de stat în domeniul transportului naval și aprobă, în limitele competențelor, a cerințelor tehnice și standardelor de certificare, a altor acte normative departamentale cu caracter tehnic conforme cu reglementările, standardele, practicile recomandate și procedurile elaborate de Organizația Internațională Maritimă și de alte organisme internaționale din domeniul transportului naval la care Republica Moldova este parte.</p> <p>Stabilirea modelului certificatului și a regulilor administrative de eliberare de către Agenția Navală a Republicii Moldova este justificată și din perspectiva necesității asigurării standardizării documentului, a elementelor de securizare și a prevenirii falsificării acestuia, precum și a adaptării rapide la eventualele modificări ale standardelor tehnice internaționale sau ale practicilor administrațiilor maritime.</p>
--	--	---

			<p>În același timp, procedurile tehnice de verificare a conformității navei, inclusiv inspecțiile și evaluările tehnice necesare pentru emiterea certificatelor, sunt deja reglementate prin cadrul normativ existent în domeniul siguranței navigației și prin regulile aplicabile organizațiilor recunoscute, astfel încât instituirea unor proceduri suplimentare detaliate în prezenta hotărâre de Guvern nu este necesară.</p> <p>Prin urmare, prevederea conform căreia Agenția Navală aprobă modelul și regulile de eliberare a certificatului reprezintă o soluție normativă adecvată și conformă practicii administrațiilor maritime, asigurând flexibilitatea administrativă necesară aplicării standardelor tehnice maritime și implementării corespunzătoare a legislației europene în domeniul siguranței navigației.</p>
		<p>La pct.27 se prevede excepția de la regula evaluării și certificării, pentru situațiile în care, ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute, trebuie introdusă rapid o navă de pasageri ro-ro, fiind stabilit dreptul ANRM de a permite operarea unei nave ro-ro fără procedura de certificare. În Directiva care se transpune, acest drept este condiționat de respectarea cerințelor prevăzute în Directiva 1999/35/CE privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri, fiind inclusă trimitere expresă la Directiva în cauză. În proiectul propus, la pct.27 se face trimitere la alin. (2) din pct.1 din anexa nr.14 din Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, care nu conține cerințe sau obligații în privința exploatării unei nave sau unei ambarcațiuni, însă doar prevede în linii generale necesitatea efectuării unei inspecții din partea ANRM. Cu alte cuvinte, pct.27 prevede că o navă ro-ro, în unele circumstanțe, poate fi introdusă cu</p>	<p>Nu se acceptă:</p> <p>Observația nu poate fi acceptată, întrucât argumentarea invocă aplicarea Directivei 1999/35/CE privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri. Menționăm însă că această directivă a fost abrogată prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului 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.</p> <p>Textul actualizat al cadrului juridic european nu mai face trimitere la Directiva 1999/35/CE, ci la articolul 4 alineatul (4) din Directiva (UE) 2017/2110 și la punctul 1.3 din anexa XVII la Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul statului portului. Aceste prevederi reglementează situațiile excepționale în care, din cauza unor circumstanțe neprevăzute, apare necesitatea introducerii rapide a unei nave de pasageri ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză pentru a asigura continuitatea serviciului.</p> <p>Conform articolului 4 alineatul (4) din Directiva (UE) 2017/2110, statul membru poate permite navei respective să înceapă operarea, cu condiția ca, în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, să nu existe suspiciuni că nava nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță, iar inspecția preliminară completă să fie finalizată ulterior într-un termen stabilit.</p>

		<p>condiția inspecției prealabile, dar fără a clarifica ce condiții trebuie să le îndeplinească acea navă. Astfel se lasă la discreția totală a Agenției, să decidă dacă se admite sau nu o navă și care sunt criteriile și cerințele aplicabile în cadrul inspecției. Fiind astfel încălcat principiul previzibilității aplicării normei juridice</p>	<p>Prevederi identice sunt stabilite și la punctul 1.3 din anexa XVII la Directiva 2009/16/CE, care reglementează mecanismul aplicabil în cadrul controlului statului portului pentru introducerea temporară a unei nave în serviciu în circumstanțe neprevăzute.</p> <p>Aceste reglementări sunt deja transpuse în legislația națională prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului portului, care transpune Directiva 2009/16/CE. În mod specific, prevederile corespunzătoare sunt reflectate la pct. 1 alin. (2) din anexa nr. 14 la hotărârea menționată, care stabilește condițiile în care autoritatea competentă poate permite introducerea temporară în serviciu a unei nave de pasageri ro-ro sau a unei ambarcațiuni de mare viteză în situații neprevăzute.</p> <p>Prin urmare, trimiterea realizată în proiectul de regulament la prevederile Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 este corectă și asigură aplicarea directă a cadrului juridic național care transpune integral cerințele relevante ale legislației Uniunii Europene. În aceste condiții, nu se poate reține că norma lasă la discreția autorității competente stabilirea condițiilor de operare a navei, întrucât criteriile și condițiile aplicabile sunt deja stabilite în mod expres în legislația națională care transpune actele Uniunii Europene în domeniul inspecțiilor și al controlului statului portului.</p> <p>Prin urmare, prevederea propusă la pct. 27 respectă integral cerințele acquis-ului Uniunii Europene și principiul previzibilității normei juridice, fiind justificată menținerea formulării propuse.</p>
<p>Centrul de Armonizare a Legislației, scr. Nr. 31/02-126-1576 din 10.02.2026</p>	<p>40.</p>	<p>II. Evaluarea din perspectiva compatibilității cu Dreptul UE <i>b) Observații de compatibilitate cu Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003</i></p> <p>Cu referire la pct. 10 și 13 din proiectul Regulamentului, care stabilește obligații de raportare în adresa Comisiei Europene, aplicabile statelor membre UE, se va stabili în proiectul HG intrarea în vigoare a acestora din data aderării RM la UE;</p> <p>La pct. 15, 17 și 10 din proiectul</p>	<p>Se acceptă. Se introduce o prevedere în dispozitivul hotărârii de Guvern.</p> <p>Se acceptă</p>

	<p>Regulamentului se va reexamina data de referință stabilită pentru navele aflate în exploatare – 5 decembrie 2024, prin stabilirea unui termen posterior, cel puțin similar cu cel al intrării în vigoare a actului normativ național. Termenul fixat de actul UE și preluat de proiect este unul depășit și a fost valabil pentru statele membre de la momentul intrării în vigoare a Directivei UE și care au avut obligația de a o transpune în legislația națională;</p> <p>Pct. 32 din proiectul Regulamentului nu asigură transpunerea corespunzătoare și completă a art. 12 din Directiva UE, care stabilește obligația statelor de a impune în legislația lor națională sancțiuni „eficiente, proporționale și să aibă un caracter descurajator”. Astfel, pentru a asigura transpunerea integrală a Directivei UE, se impune completarea Codului Contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 cu prevederi de sancționare pentru încălcarea cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro și promovarea acestui proiect la pachet cu prezenta HG. Totodată, în cazul în care aceste sancțiuni sunt prevăzute deja de art. 199 – 19913 din Codul Contravențional, Tabelul de concordanță va indica expres articolul din Cod care reflectă sancțiunile naționale în acest sens.</p> <p><i>c) Prevederi neaplicabile ale Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003</i></p> <p>Art. 7 și art. 10–15 din actul UE nu constituie obiect al transunerii, întrucât cuprind</p>	<p>Modificări introduse - 01 ianuarie 2027</p> <p>Se acceptă parțial Ministerul Justiției este responsabil de inițierele și cumularea propunerilor de modificare a Codului Contravențional și Codului Penal, astfel se introduce o prevedere în dispozitivul hotărârii de Guvern cu privire la responsabilitatea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale pentru elaborarea amendamentelor în termen până la intrarea în vigoare a prezentului proiect și înaintarea acestuia Guvernului.</p> <p>Se acceptă parțial Deși Directiva 2003/25/CE prevede actualizarea anexelor prin delegarea competenței către Comisia Europeană, acest mecanism instituțional este specific sistemului juridic al Uniunii Europene și nu poate fi reprodus identic în ordinea juridică națională. În același timp, Republica Moldova este parte la convențiile Organizației</p>
--	---	---

		<p>dispoziții privind abrogări, adoptarea de acte delegate, precum și dispoziții finale și tranzitorii, care nu sunt supuse transpunerii.</p> <p>III. Respectarea mecanismului de armonizare b) Obiecții privind Tabelul de concordanță Art. 3 (3) din Directiva UE va fi calificat de Tabelul de concordanță ca „Prevedere UE opțională” nu neaplicabilă, opțiune care nu a fost preluată de proiect.</p>	<p>Maritime Internaționale (OMI), ale căror standarde și amendamente constituie cadrul tehnic fundamental în domeniul siguranței maritime și sunt aplicate în mod dinamic de către administrațiile maritime.</p> <p>În acest context, prevederea propusă are scopul de a institui un mecanism administrativ prin care Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale monitorizează evoluțiile și amendamentele adoptate la nivelul OMI și, atunci când este necesar, înaintează Guvernului propuneri de actualizare a anexelor regulamentului. Această soluție permite evitarea apariției unui vid normativ în situațiile în care standardele tehnice internaționale sunt actualizate înainte de modificarea corespunzătoare a legislației Uniunii Europene.</p> <p>Totodată, prevederea nu conferă ministerului competența de a modifica în mod direct cadrul normativ, întrucât decizia finală privind modificarea anexelor aparține Guvernului. Prin urmare, mecanismul propus asigură alinierea dinamică a cadrului normativ național la evoluțiile standardelor internaționale în domeniul siguranței maritime, menținând în același timp conformitatea cu procesul de armonizare cu legislația Uniunii Europene.</p> <p>MIDR va monitoriza în permanență și modifica anexele în scopul asigurării prevederilor cu cele aprobate de OMI, în special până la aderare la UE.</p> <p>Se ia act.</p>
<p>Centrul Național Anticorupție, scr. Nr. 06/2/5396 din 25.03.2026 RE nr. EHG26/11283 din 25.03.2026</p>	<p>41.</p>	<p>Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în scopul asigurării unui nivel uniform și ridicat de siguranță pentru navele de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate dinspre sau înspre porturile Republicii Moldova, precum și al creării</p>	<p>Se ia act.</p>

		<p>cadrului juridic necesar aplicării eficiente a cerințelor de stabilitate prevăzute de legislația Uniunii Europene.</p> <p>Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitiv al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.36 al Legii nr.100/2017, coroborat cu art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție.</p> <p>În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.b) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional.</p> <p>Nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu respectarea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017.</p> <p>Implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este în detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut în Legea integrității nr. 82 din 25 mai 2017).</p>	
Ministerul Justiției, scr. Nr. 04/2-3255 din 24.03.2026	42.	<p>Potrivit notei de fundamentare, proiectul are ca scop instituirea cadrului normativ național privind cerințele de stabilitate specifice aplicabile navelor de pasageri de tip ro-ro, prin stabilirea condițiilor tehnice de stabilitate, a domeniului de aplicare, a mecanismelor de certificare a conformității, precum și a atribuțiilor autorității competente, în vederea sporirii siguranței</p>	

	<p>maritime și protecției vieții pasagerilor și echipajului.</p> <p>În același timp, proiectul asigură armonizarea legislației naționale cu acquis-ul Uniunii Europene, prin transpunerea <i>Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro</i> (în continuare - <i>Directiva 2003/25/CE</i>).</p> <p>Aferent redacției proiectului se expun următoarele observații și propuneri, în vederea îmbunătățirii calității acestuia.</p> <p>La proiectul hotărârii:</p> <p>În clauza de adoptare, se va indica doar temeiul juridic concret pentru adoptarea actului normativ, referințele la alte norme ale actelor normative care nu constituie temei juridic de adoptare a actului normativ elaborat (nu constituie temei juridic pentru obiectul de reglementare al proiectului), nu se vor indica în clauza de adoptare. Prin urmare, se propune excluderea referinței la art. 6 lit. h) din <i>Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern</i>, întrucât acesta nu constituie temei legal pentru adoptarea actului normativ respectiv, având un caracter general.</p> <p>Conținutul pct. 2 se va insera în cuprinsul pct. 4 în felul următor: „Prezenta hotărâre intră în vigoare la 01 ianuarie 2027, cu excepția punctelor 10-13 din Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, prevăzut la pct. 1, care vor intra în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.”.</p>	<p>Se acceptă. Referinta a fost exclusă.</p> <p>Se acceptă Au fost modificate corectările de rigoare.</p>
--	---	---

	<p>La proiectul Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (în continuare - Regulament):</p> <p>Clauza de armonizare necesită a fi revizuită în conformitate cu prevederile pct. 34 din <i>Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene</i>, aprobat prin <i>Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018</i>. Potrivit acestor prevederi, „clauza de armonizare se include după preambulul și clauza de adoptare ale proiectului, în conformitate cu modelele stabilite în anexa nr. 1”.</p> <p>Se va revizui denumirea capitolului I, or, potrivit art. 45 alin. (1) din <i>Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative</i>, dispozițiile generale ale actului normativ sunt prevederile care:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) determină obiectul, scopul și domeniul de aplicare; b) orientează întreaga reglementare; c) explică termeni (noțiuni) și definesc concepte. <p>Astfel, propunem ca capitolul I să fie intitulat „DISPOZIȚII GENERALE”.</p> <p>La pct. 2 remarcăm că, potrivit art. 54 alin. (1) lit. i) din <i>Legea nr. 100/2017</i>, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire (observație valabilă pentru tot textul proiectului).</p> <p>La pct. 3, sintagma „în conformitate cu reglementările privind sistemul de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a</p>	<p>Se acceptă. Clauza a fost inclusă conform prevederilor <i>Hotărârii de Guvern nr. 1171/2018</i>.</p> <p>Se acceptă. Denumirea capitolului I a fost revizuită.</p> <p>Se acceptă. Proiectul a fost modificat conform recomandărilor.</p> <p>Recomandarea nu se acceptă. Având în vedere că, reglementarea respectivă „în conformitate cu reglementările privind sistemul de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară</p>
--	---	---

	<p>ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate” este formulată generic, fără a indica expres actul normativ concret la care se face referire, ceea ce poate genera incertitudine în aplicare. În consecință, se recomandă indicarea explicită a actului normativ relevant (denumirea completă și, după caz, numărul și anul adoptării), în vederea asigurării clarității și previzibilității normei.</p> <p>La pct. 5 cuvintele „la Regulament” se vor exclude, având în vedere art. 55 alin. (4) din <i>Legea nr. 100/2017</i>, conform căruia „În cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ sau element structural, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la norma juridică relevantă fără a se preciza că aceasta face parte din același act normativ sau element structural, cu excepția cazurilor în care această precizare este necesară pentru a exclude orice echivoc.” (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiect).</p> <p>La pct. 13 textul „pct.11-12” se va substitui cu textul „pct.11 și 12”, iar textul „pct. 19-20” se va substitui cu textul „pct. 19 și 20”, or, cratima se utilizează pentru a evita enumerarea a mai mult de două elemente structurale consecutive (observație valabilă și pentru restul cazurilor similare din proiect).</p> <p>La pct. 21 se va revedea textul „CertIFICATELE menționate în pct.20”, deoarece la pct. 20 este indicat un singur certificat.</p> <p>La pct. 27 cuvintele „Cu toate acestea” se</p>	<p>servicii regulate” actualmente nu este aprobată, dar în cel mai apropiat timp urmează să fie aprobată prin ordinul ministrului.</p> <p>Se acceptă. Au fost excluse cuvintele „la Regulament” pentru toate cazurile similare din proiect.</p> <p>Se acceptă. Textele menționate au fost modificate, inclusiv și pentru restul cazurilor similare din proiect.</p> <p>Se acceptă. Textul a fost modificat.</p> <p>Se acceptă.</p>
--	--	--

	<p>vor exclude, nefiind specifice unui limbaj normativ (observație valabilă pentru toate cazurile în care aceste cuvinte sunt utilizate). Totodată, textul „alin. (2) din pct.1” se va substitui cu textul „pct. 1 subpct. 2)”, deoarece diviziunile punctelor sunt subpunctele.</p> <p>La pct. 30, textul „pct. 26-29” se va substitui cu textul „pct. 26-28”, în vederea asigurării coerenței și corelării prevederilor <i>Regulamentului</i>.</p> <p>La pct. 33 se va indica denumirea <i>Hotărârii Guvernului nr. 183/2024</i> la care se face referință.</p> <p>La pct. 35 sintagma „Agenția Navală” se va substitui cu abrevierea „ANRM”, conform pct. 3 din proiectul <i>Regulamentului</i>. Totodată, formularea „Agenția Navală poate aplica” conferă agenției o putere discreționară în aplicarea măsurilor prevăzute de <i>Hotărârea Guvernului nr. 414/2020</i>. Această formulare nu respectă principiul legalității, care impune ca autoritățile publice să aplice măsurile prevăzute de un act normativ într-un mod clar și obligatoriu. Pentru a asigura o reglementare mai precisă și predictibilă, este necesar ca cuvintele „poate aplica” să fie substituite cu cuvântul „aplică”.</p> <p>La pct. 37 se vor exclude cuvintele „în vigoare” ca fiind inutile.</p> <p>La anexa nr. 1 la Regulament: Primul alineat din capitolul I urmează a fi</p>	<p>Cuvintele menționate ca nefiind specifice unui limbaj normativ au fost excluse, inclusiv din toate cazurile în care aceste au fost.</p> <p>Se acceptă.</p> <p>Nu se acceptă. În pct. 32 a fost menționată denumirea deplină a hotărârii în cauză.</p> <p>Se acceptă. Au fost efectuate modificările de rigoare.</p> <p>Se acceptă. Cuvintele menționate au fost excluse.</p> <p>Se acceptă parțial.</p>
--	---	---

	<p>numerotat corespunzător. Totodată, textul „În sensul Capitolului I” se va substitui cu cuvintele „În sensul prezentului capitol”. Concomitent, se va revedea necesitatea grupării punctelor în capitole, având în vedere că capitolul II conține un singur punct, contrar regulilor tehnicii legislative.</p> <p>La sbp. 1.3 abrevierea „pct.” se va substitui cu abrevierea „subpct.” (valabil și pentru restul cazurilor similare).</p> <p>La pct. 3, cuvintele „statele membre” necesită a fi completate cu mențiunea „ale Uniunii Europene”, pentru a evita ambiguitatea și a preciza clar că se face referire la statele membre ale Uniunii Europene. Adicional, se va indica denumirea regulamentului la care se face referință (valabil și pentru restul cazurilor similare).</p> <p>La pct. 5, referința la anexe este neclară și redundantă. Pentru claritate și coerență, se recomandă specificarea expresă doar a anexei la „Cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro”.</p> <p>La anexa la Cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro:</p> <p>La pct. 1, utilizarea termenului „apendice” este neclară, întrucât acesta nu este definit în cuprinsul <i>Regulamentului</i> și poate genera dificultăți de interpretare, în special în delimitarea față de noțiunea de „anexă”. Prin urmare, se recomandă fie introducerea expresă a termenului „Apendice” în denumirea/titlul corespunzător, pentru a asigura identificarea clară a acestuia la</p>	<p>Având în veder că anexa actului UE este astfel formulată și numerotată, considerăm relevant menținerea numerotării respective.</p> <p>Se acceptă. S-a efectuat modificarea de rigoare.</p> <p>Se acceptă. S-au efectuat modificările de rigoare</p> <p>Se acceptă. S-a corectat.</p> <p>Se acceptă. Au fost efectuate corectările ce se impun.</p>
--	--	---

	<p>momentul referirii, fie substituirea termenului „apendice” cu o referință directă la anexa relevantă, în vederea asigurării clarității și coerenței normei.</p> <p>La pct. 2, cuvintele „prezentului Regulament” se vor substitui cu cuvintele „prezentei anexe”. Cu titlu de remarcă generală, propunem să se revizuiască gruparea punctelor în capitole, prin prisma <i>Legii nr. 100/2017</i>.</p> <p>La anexa nr. 2 la Regulament: La pct. 1 se va indica denumirea completă a <i>Regulamentului</i>.</p> <p>La pct. 3, referința la „pct. 3” se va substitui cu textul „pct. 4-6”, în vederea corelării corecte a trimiterilor interne.</p> <p>La pct. 7, expresia „Astfel de sisteme de scurgere performante pot fi elaborate și aprobate în viitor” are un caracter speculativ și nu instituie o normă juridică propriuzisă, făcând trimitere la eventuale orientări care nu sunt definite la momentul adoptării. În acest context, se recomandă excluderea acestei propoziții sau reformularea acesteia într-o manieră normativă, prin raportare la reglementări existente, în vederea asigurării clarității și previzibilității normei. Atenționăm că numerotarea capitolului II se dublează, astfel, se va rectifica corespunzător.</p> <p>În cadrul capitolului II (al doilea caz), secțiunea I, textul imediat după denumirea secțiunii („Scopul acestor orientări este de a</p>	<p>Se acceptă. Au fost efectuate corectările ce se impun.</p> <p>Se acceptă. Denumirea Regulamentului a fost inclusă.</p> <p>Se acceptă. Au fost efectuate corectările ce se impun.</p> <p>Se acceptă. Propoziția a fost exclusă.</p> <p>Se acceptă. Textul a fost exclus, iar secțiunile au fost numerotate cu cifre arabe.</p>
--	--	--

	<p>asigura uniformizarea metodelor utilizate la construirea și verificarea modelului de navă, precum și la efectuarea încercărilor pe model și la analiza acestora”) este indicat greșit, din care motiv necesită a fi exclus. Totodată, menționăm că scopul orientărilor este stabilit la pct. 2.</p> <p>Cu titlu general, remarcăm că secțiunile sunt însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre arabe (a se vedea art. 53 alin. (1) lit. a) din <i>Legea nr. 100/2017</i>).</p> <p>La anexa nr. 3 la Regulament:</p> <p>Textul „Informații care se notifică în conformitate cu pct. 13 din regulament:” trebuie încadrat ca punct distinct, conform tehnicii de redactare legislativă. De asemenea, după numerotarea corectă, se recomandă substituirea trimiterii la „pct. 13” cu „pct. 12”, pentru corelarea trimiterilor interne.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Textul „Informații care se notifică în conformitate cu pct. 13 din regulament:” a fost încadrat ca punct distinct, iar restul puncte și subpuncte au fost renumerotate.</p>
--	--	---