



**Republica Moldova**

**GUVERNUL**

HOTĂRÎRE Nr. \_\_\_\_\_  
din \_\_\_\_\_ 2020

**cu privire la aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea  
obligațiilor statului de pavilion**

În temeiul art. 6<sup>1</sup> alin. (4), lit. a) din Codul navigației maritime comerciale, aprobat prin Legea nr. 599/1999 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr. 1-4, art. 2), cu modificările ulterioare,

**Guvernul HOTĂRĂȘTE:**

Prezenta Hotărîre de Guvern transpune: Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009;

1. Se aprobă Regulamentul-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion (se anexează);
2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Economiei și Infrastructurii și Agenției Navale a Republicii Moldova;

**Prim-ministru**

**Ion CHICU**

Contrasemnează:

Ministrul Economiei și  
Infrastructurii

Anatol USATÎI

## **Regulament-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion**

### **1. Obiectiv**

- 1) Obiectivul Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion (în continuare *Regulament-cadru*) constă în asigurarea respectării efective și în mod sistematic a obligațiilor care îi revin Republicii Moldova în calitate de stat de pavilion și îmbunătățirii siguranței și prevenirii poluării de către navele care arborează pavilionul național.

### **2. Domeniul de aplicare**

- 1) Regulamentul-cadru se aplică Agenției Navale a Republicii Moldova (în continuare *ANRM*), autoritatea administrativă responsabilă de implementarea politicilor în domeniul transportului naval și supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu în vederea asigurării siguranței navigației și securității navelor și facilităților portuare.

### **3. Îndeplinirea obligațiilor și responsabilităților internaționale în calitate de stat de pavilion/stat port**

- 1) Ministerul Economiei și Infrastructurii (în continuare *MEI*) va prezenta pentru aprobare Guvernului Republicii Moldova, proiectul Strategiei maritime a statului;
- 2) ANRM va elabora metodologia de monitorizare și evaluare a implementării și aplicării eficiente a Strategiei maritime a statului;
- 3) MEI va revizui în mod continuu Strategia maritimă, pentru a atinge, menține și a îmbunătăți performanța și capacitatea instituțională generală, în calitate de stat de pavilion și stat port;
- 4) ANRM va prezenta Ministerului rapoarte periodice cu privire la punerea în aplicare a Strategiei maritime.

### **4. Condiții de autorizare pentru operarea unei nave**

- 1) Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul Republicii Moldova, ANRM întreprinde măsurile necesare pentru a se asigura că normele și reglementările internaționale aplicabile, sunt respectate la bordul navei respective, în special, ANRM verifică rapoartele de siguranță ale navei.

### **5. Schimbul de documente de securitate și orice alte informații relevante referitoare la siguranță**

- 1) ANRM se consultă, dacă este cazul, cu statul de pavilion precedent pentru a stabili dacă deficiențele sau aspectele legate de siguranță nesoluționate, identificate de acesta din urmă, au rămas nerezolvate;
- 2) La solicitarea altui stat de pavilion a informațiilor privind o navă care a arborat anterior pavilionul Republicii Moldova, ANRM cu respectarea legislației privind accesul la informații și datelor cu caracter personal, furnizează solicitantului toate informațiile privind deficiențele nesoluționate, precum și orice alte aspecte relevante legate de siguranță la bordul navei respective;

### **6. Supravegherea, inspecția și auditul periodic al navelor**

- 1) ANRM asigură efectuarea periodică a supravegherii, inspecției și auditului navelor autorizate să arboreze pavilionul Republicii Moldova pentru a verifica dacă situația reală a navei și a echipajului său este în conformitate cu certificatele de bord;

- 2) Procedura de efectuare a supravegherii, inspecției și auditului periodic al navelor se aprobă prin ordin intern al ANRM.

## **7. Calificările minime ale inspectorilor statului de pavilion**

- 1) ANRM întocmește și menține fișele de post cu toate responsabilitățile și autoritatea tuturor persoanelor care conduc, efectuează și verifică activitățile legate de siguranță și prevenirea poluării, precum și relațiile dintre toate aceste persoane;
- 2) Personalul din cadrul ANRM, responsabil de supravegherea, inspecția și auditul navelor și companiilor navale, care cad sub incidența convențiilor obligatorii ale Organizației Maritime Internaționale (*în continuare OMI*), trebuie să dețină cel puțin:
  - a) calificări corespunzătoare de la o instituție de învățământ maritim sau de navigație și experiența corespunzătoare în efectuarea serviciului pe mare ca ofițer brevetat, să fie deținătorul unui certificat de competență la nivel managerial și să posede cunoștințele tehnice despre nave și exploatarea acestora;
  - b) un grad științific ori titlu echivalent de la o instituție de învățământ superior, într-un domeniu tehnic sau științific corespunzător, recunoscut de către Republica Moldova;
  - c) o acreditare ca inspector obținută în cadrul unui program oficial de pregătire profesională, asigurând același nivel de experiență și competență ca cel prevăzut la literele a) și b) și experiența și pregătirea minimă conform punctul 8.
- 3) În funcție de capacitățile și necesitățile sale, ANRM poate să delege efectuarea inspecției statului de pavilion către inspectorii calificați și cu experiență corespunzătoare de peste hotarele Republicii Moldova (inspectorii individuali sau companii), care au fost preselecți și au demonstrat că întrunesc cel puțin cerințele minime stabilite de administrație.

## **8. Experiența și pregătirea minimă a inspectorilor statului de pavilion**

- 1) Personalul calificat în conformitate cu punctul 7, subpunctul 2) lit.a) trebuie să demonstreze dovada efectuării serviciului pe mare ca ofițer de punte sau ofițer mecanic pe o perioadă de cel puțin trei ani, cu excepția cazului în care, în cadrul administrației există deja personal permanent desemnat cu sarcinile de control ale statului de pavilion și statului de port;
- 2) Personalul calificat în conformitate punctul 7, subpunctul 2) lit.b) trebuie să demonstreze că a lucrat într-o funcție corespunzătoare pe o perioadă de cel puțin trei ani;
- 3) Inspectorii statului de pavilion trebuie să posede cunoștințele practice și teoretice corespunzătoare, obținute prin programe de pregătire profesională, despre nave și exploatarea acestora, precum și despre prevederile legislației naționale și convențiile internaționale din domeniul maritim;
- 4) Personalul, care asistă sau ajută inspectorii la efectuarea inspecțiilor statului de pavilion, trebuie să fie instruit corespunzător sarcinilor pe care le îndeplinește;
- 5) Personalului din cadrul ANRM, responsabil de supravegherea, inspecția și auditul navelor și companiilor navale trebuie să îi fie asigurată o pregătire corespunzătoare pe teren, inclusiv la bordul navelor, experiența anterioară relevantă se consideră un avantaj.

## **9. Sistem documentat pentru calificările inspectorilor din statul de pavilion**

- 1) În cadrul ANRM trebuie să fie implementat un sistem documentat pentru calificarea personalului și actualizarea permanentă a cunoștințelor acestuia, corespunzător cu sarcinile pe care le îndeplinește;
- 2) Corespunzător funcțiilor ce urmează a fi exercitate, calificările personalului trebuie să cuprindă:
  - a) cunoștințe despre regulile și reglementările internaționale și naționale aplicabile navelor, companiilor, echipajelor, mărfurilor și exploatarea navelor;
  - b) cunoștințe despre procedurile ce vor fi aplicate la inspecții, certificări, control, investigații și supravegheri;
  - c) înțelegerea scopurilor și obiectivelor convențiilor internaționale și legislației naționale referitoare la siguranța maritimă și protecția mediului marin, precum și a programelor aferente;
  - d) înțelegerea proceselor de lucru interne și externe desfășurate atât la bordul navei, cât și la uscat;

- e) competența profesională necesară pentru îndeplinirea efectivă și eficientă a sarcinilor;
- f) deplina conștientizare a problemelor de siguranță în toate situațiile, precum și a celor de siguranță proprie;
- g) experiență pentru diferite sarcini ce urmează a fi îndeplinite și preferabil, în funcții de inspector și auditor.

#### **10. Documentul de identificare**

- 1) În vederea exercitării atribuțiilor de serviciu, angajaților ANRM le sunt perfectate legitimații de serviciu corespunzător funcțiilor deținute.

#### **11. Măsurile post-reținere pentru a aduce în conformitate navele**

- 1) Atunci când ANRM este informată că o navă care arborează pavilionul Republicii Moldova a fost reținută de statul portului, aceasta asigură, în conformitate cu procedurile sale interne, luarea măsurilor corespunzătoare pentru ca nava respectivă fie adusă în conformitate cu convențiile OMI aplicabile.

#### **12. Sancțiunile și procedurile pentru încălcarea regulilor și standardelor internaționale**

- 1) Încălcarea regulilor și standardelor internaționale de către navele autorizate să arboreze pavilionul Republicii Moldova, de către entitățile și persoane aflate sub jurisdicția sa, precum și de către persoanele posesoare de certificate sau atestate sub autoritatea statului se sancționează în conformitate cu legislația în vigoare.

#### **13. Informațiile minime privind înregistrarea navei în registrul navelor**

- 1) ANRM se asigură că cel puțin următoarele informații privind navele care arborează pavilionul Republicii Moldova sunt și rămân ușor accesibile în sensul prezentului Regulament:
  - a) informații privind nava (denumirea, numărul OMI, armatorul ș.a.);
  - b) date privind inspecțiile efectuate la bord, inclusiv a inspecțiilor complementare și suplimentare, precum și a auditurilor;
  - c) informațiile de contact a organizațiilor recunoscute, responsabile de certificarea și clasificarea navei;
  - d) informațiile de contact a autorității competente a statului portului responsabile de inspectarea navei și datele inspecțiilor;
  - e) rezultatul inspecțiilor efectuate ca urmare a controlului statului portului (deficiențe: da sau nu, rețineri: da sau nu);
  - f) informații privind accidente maritime cu implicarea navei respective;
  - g) informații privind navele (denumirea, numărul OMI, armatorul ș.a.) care au încetat să arboreze pavilionul Republicii Moldova în decursul ultimelor 12 luni.
- 2) Informațiile furnizate și/sau păstrate în conformitate cu subpunctul 1), precum și orice alte elemente suplimentare considerate necesare, sunt utilizate de către ANRM periodic, pentru a evalua performanța Republicii Moldova ca stat de pavilion în ceea ce privește implementarea proceselor administrative, procedurilor și resurselor necesare pentru a îndeplini obligațiile sale în conformitate cu convențiile internaționale la care este parte.

#### **14. Sistemul de gestionare a calității și de evaluare internă**

- 1) ANRM dezvoltă, pune în aplicare și menține un sistem de management al calității, pentru părțile operative ale activităților proprii în calitate de stat de pavilion. Un astfel de sistem de management al calității se certifică în conformitate cu standardele internaționale în materie de calitate, cel puțin echivalente standardelor ISO 9001: 2008.

#### **15. Obligația de raportare**

- 1) ANRM transmite organului central de specialitate, în termen de două luni de la publicare, rapoartele anuale detaliate privind performanța Republicii Moldova în calitate de stat de pavilion, publicate de către secretariatul Memorandumului de Înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (MoU Paris) și cel al Memorandumului Mediteranean de Înțelegere privind controlul statului portului (MoU Med). Raportul ANRM identifică și analizează

principalele cauze ale lipsei de conformare care au dus la reținerile navelor și deficiențelor care determină plasarea pavilionului statului pe una din listele de performanță („neagră”, „sură” sau „albă”) a Memorandumurilor de înțelegere privind controlul statului port.

#### **16. Implementarea controlului statului de pavilion**

- 1) Pentru exercitarea în mod eficient a funcțiilor de control ale statului de pavilion, ANRM prin proceduri interne și circulare corespunzătoare, va:
  - a) adopta și pune în aplicare un mecanism eficient de supraveghere a flotei sale în calitate de stat de pavilion;
  - b) emite instrucțiuni obligatorii pentru implementare către armatori, căpitani navelor, companiilor de management al navelor, societățile internaționale de clasificare a navelor recunoscute de Republica Moldova.

**Notă informativă**  
**la proiectul Hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea**  
**Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion**

**1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului**

Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion, a fost elaborată de Ministerul Economiei și Infrastructurii, cu suportul experților internaționali din cadrul Agenției Europene pentru Siguranța Maritimă și experților din cadrul proiectului UE “Suport pentru reforma sectorului transporturilor în Republica Moldova”.

**2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite**

Elaborarea proiectului, rezultă din necesitatea creării cadrului normativ pentru exercitarea și realizarea eficientă a funcției de control a statului de pavilion, cu care este investită Agenția Navală a Republicii Moldova (în continuare ANRM). O altă condiție care impune elaborarea proiectului este obligația statului prin prisma prevederilor convențiilor Organizației Maritime Internaționale la care Republica Moldova este parte (în continuare OMI) de a asigura că navele care arborează pavilionul moldovenesc sunt exploatate în conformitate cu cerințele internaționale de siguranță, securitate și protecție a mediului aplicabile.

În alt context, proiectul transpune prevederile acquis-ului comunitar ceea ce reprezintă unul din angajamentele asumate de Republica Moldova în temeiul Acordului de asociere RM – UE.

**3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene**

Proiectul prezentat este compatibil cu legislația comunitară și transpune prevederile Directivei 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009;

**4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi**

Proiectul de act normativ reglementează modul de realizare a atribuțiilor și funcției de control al statului de pavilion de către ANRM și măsurile care le întreprinde aceasta pentru a se asigura că normele și reglementările internaționale aplicabile, sunt respectate la bordul navelor moldovenești. Un element important al proiectului este prezentat în pct.7-*Calificările minime ale inspectorilor statului de pavilion*, reglementînd responsabilitățile și condițiile care trebuie să fie îndeplinite de inspectorii statului de pavilion din cadrul ANRM va fi asigurat nivelul ridicat de profesionalism în realizarea controlului, inspecției tehnice și supravegherii navelor.

Un alt moment esențial este reglementat în pct.14-*Sistemul de gestionare a calității și de evaluare internă*, prin care ANRM urmează a pune în aplicare și menține un sistem de management al calității, pentru părțile operative ale activităților proprii în calitate de stat de pavilion, ceea ce reprezintă documentarea tuturor proceselor, stabilirea indicatorilor cheie de produs/rezultat, astfel cum este prevăzut în standardele internaționale ISO 9001.

În alt context, pentru exercitarea în mod eficient a funcțiilor de control ale statului de pavilion, punctul 16, statuează obligativitatea ANRM *de a adopta și pune în aplicare un mecanism eficient de supraveghere a flotei sale în calitate de stat de pavilion*, ceea ce va duce la identificarea navelor substandarde care sunt exploatate sub pavilionul Republicii Moldova, întreprinderea măsurilor de inspecție și emiterea prescripțiilor în acest sens. Activitățile în cauză vor conduce la îmbunătățirea performanței pavilionului național în cadrul Memorandumurilor regionale de înțelegere a controlului statului port, inclusiv ieșirea din Lista neagră de Mou de la Paris.

<b>5. Fundamentarea economico-financiară</b>
Implementarea proiectului nu necesită cheltuieli bugetare.
<b>6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare</b>
Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion este elaborat în temeiul și în vederea executării art. 6 <sup>1</sup> alin. (4), lit. a) din Codul navigației maritime comerciale, aprobat prin Legea nr.599/1999. Implementarea proiectului nu necesită elaborarea sau modificarea unor acte normative. Totuși, pentru buna executare a prevederilor Regulamentului-cadru, ANRM va aproba prin ordine interne procedurile și instrucțiunile de serviciu ale inspectorilor, mecanismul de supraveghere a flotei.
<b>7. Avizarea și consultarea publică a proiectului</b>
Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion urmează a fi supus procedurii de avizare conform normelor legale. În scopul respectării prevederilor Legii 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind consultarea publică a Proiectului poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Economiei și Infrastructurii (compartimentul „ <i>Transparența</i> ”, directoriul <i>Transparență decizională/Anunțuri privind inițierea elaborării deciziei</i> ”), și pe portalul guvernamental <a href="http://particip.gov.md">particip.gov.md</a> .
<b>8. Constatările expertizei anticorupție</b>
Vor fi expuse la etapa următoare de promovare.
<b>9. Constatările expertizei de compatibilitate</b>
Vor fi expuse la etapa următoare de promovare.
<b>10. Constatările expertizei juridice</b>
Vor fi expuse la etapa următoare de promovare.
<b>11. Constatările altor expertize</b>
Analiza impactului de reglementare la proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion a fost examinată și avizată parțial pozitiv în cadrul ședinței grupului de lucru din data de 25.02.2020.

**Ministru**

**Anatol USATÎI**

**TABEL DE CONCORDANȚĂ**  
**la proiectul Hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea**  
**Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion**

<b>1</b>	<b>Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse</b> Directiva nr. 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, p. 132-135, text cu relevanță pentru SEE
<b>2</b>	<b>Titlul proiectului de act normativ național</b> Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion
<b>3</b>	<b>Gradul general de compatibilitate</b> Compatibil



Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>Directiva nr. 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, p. 132-135, text cu relevanță pentru SEE;</p> <p><b>Articolul 1</b></p> <p>Obiect</p> <p>(1) Obiectivul prezentei directive este:</p> <p>(a) de a asigura că statele membre își respectă efectiv și în mod sistematic obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion;</p> <p>(b) de a asigura îmbunătățirea siguranței și prevenirea poluării de către navele care arborează pavilionul unui stat membru.</p> <p>(2) Prezenta directivă nu aduce atingere actelor legislative comunitare în domeniul maritim, astfel cum sunt enumerate în articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2009/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) (2), și nici Directivei 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația</p>	<p><b>Pct.1 Obiectiv</b></p> <p>1) Obiectivul Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion (în continuare Regulament-cadru) constă în asigurarea respectării efective și în mod sistematic a obligațiilor care îi revin Republicii Moldova în calitate de stat de pavilion și îmbunătățirii siguranței și prevenirii poluării de către navele care arborează pavilionul național.</p>	<p><b>Compatibil</b></p>			<p><b>Agencia Navală a Republicii Moldova (ANRM)</b></p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------	--	--	----------------------------------------------------------

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

<p>Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST) (3).</p> <p><b>Articolul 2</b></p> <p>Prezenta directivă se aplică administrației statului membru al cărui pavilion este arborat de navă.</p> <p><b>Articolul 3</b></p> <p><b>Definiții</b> În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:</p> <p>(a) „navă” înseamnă o navă sau o ambarcațiune care arborează pavilionul unui stat membru, care intră sub incidența convențiilor OMI și pentru care este necesar un certificat;</p> <p>(b) „administrație” înseamnă autoritățile competente din statul membru al cărui pavilion este arborat de navă;</p> <p>(c) „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu</p>	<p><b>Pct.2</b> Domeniul de aplicare</p> <p>1) Regulamentul-cadru se aplică Agenției Navale a Republicii Moldova (în continuare ANRM), autoritatea administrativă responsabilă de implementarea politicilor în domeniul transportului naval și supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu în vederea asigurării siguranței navigației și securității navelor și facilităților portuare.</p>	<p><b>Compatibil</b></p> <p><b>Norme UE neaplicabile</b></p>		<p><b>Definițiile sunt expuse în alte acte normative</b></p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	--	--------------------------------------------------------------	--

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele commune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor (reformare) (4);  
(d) „certificate” înseamnă certificatele statutare eliberate în conformitate cu convențiile relevante ale OMI;  
(e) „audit al OMI” înseamnă un audit desfășurat în conformitate cu dispozițiile Rezoluției A.974 (24) adoptată de Adunarea OMI la 1 decembrie 2005.

#### Articolul 4

(1) Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul său, statul membru respectiv ia măsurile pe care le consideră adecvate pentru a se asigura că nava în cauză respectă normele și reglementările internaționale aplicabile. În special, acesta verifică rapoartele privind nivelul de siguranță al navei prin toate mijloacele rezonabile. Acesta se consultă, dacă este cazul, cu administrația statului de pavilion precedent pentru a stabili dacă deficiențele sau aspectele legate de siguranță nesoluționate, identificate de acesta din urmă, au rămas nerezolvate.

(2) Ori de câte ori administrația unui stat de pavilion solicită informații privind o navă care arbora înainte pavilionul unui stat membru,

**Pct.4** Condiții de autorizare pentru operarea unei nave

1) Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul Republicii Moldova, ANRM întreprinde măsurile necesare pentru a se asigura că normele și reglementările internaționale aplicabile, sunt respectate la bordul navei respective, în special, ANRM verifică rapoartele de siguranță ale navei.

**Compatibil**

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

administrația statului membru în cauză trimite cu promptitudine administrației statului de pavilion solicitant informații privind deficiențele nesoluționate și privind orice alte aspecte relevante legate de siguranță.

#### Articolul 5

Atunci când administrația unui stat membru este informată că o navă care arborează pavilionul statului membru respectiv a fost reținută de statul portului, aceasta supraveghează, în conformitate cu procedurile pe care le-a stabilit în acest sens, luarea măsurilor corespunzătoare pentru ca nava respectivă să respecte convențiile OMI aplicabile.

#### Articolul 6

Statele membre se asigură că cel puțin următoarele informații privind navele care arborează pavilionul lor sunt și rămân ușor accesibile în sensul prezentei directive:

(a) informații privind nava (denumirea, numărul OMI etc.);

(b) datele de efectuare a inspecțiilor, inclusiv a inspecțiilor complementare și suplimentare, dacă au fost efectuate, precum și a auditurilor;

(c) identitatea organizațiilor recunoscute implicate în certificarea și clasificarea navei;

**Pct. 11** Măsurile post-reținere pentru a aduce în conformitate navele

1) Atunci când ANRM este informată că o navă care arborează pavilionul Republicii Moldova a fost reținută de statul portului, aceasta asigură, în conformitate cu procedurile sale interne, luarea măsurilor corespunzătoare pentru ca nava respectivă fie adusă în conformitate cu convențiile OMI aplicabile.

**Pct.13** Informațiile minime privind înregistrarea navei în registrul navelor

1) ANRM se asigură că cel puțin următoarele informații privind navele care arborează pavilionul Republicii Moldova sunt și rămân ușor accesibile în sensul prezentului Regulament:

a) informații privind nava (denumirea, numărul OMI, armatorul ș.a.);

b) date privind inspecțiile efectuate la bord, inclusiv a inspecțiilor complementare și suplimentare, precum și a auditurilor;

**Compatibil**

**Compatibil**

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

(d) identitatea autorității competente care a inspectat nava în conformitate cu dispozițiile privind controlul statului portului și datele inspecțiilor;  
(e) rezultatul inspecțiilor efectuate ca urmare a controlului statului portului (deficiențe: da sau nu, rețineri: da sau nu);  
(f) informații privind accidentele maritime;  
(g) identitatea navelor care au încetat să arboreze pavilionul respectivului stat membru în decursul ultimelor 12 luni.

c) informațiile de contact a organizațiilor recunoscute, responsabile de certificarea și clasificarea navei;  
d) informațiile de contact a autorității competente a statului portului responsabile de inspectarea navei și datele inspecțiilor;  
e) rezultatul inspecțiilor efectuate ca urmare a controlului statului portului (deficiențe: da sau nu, rețineri: da sau nu);  
f) informații privind accidentele maritime cu implicarea navei respective;  
g) informații privind navele (denumirea, numărul OMI, armatorul ș.a.) care au încetat să arboreze pavilionul Republicii Moldova în decursul ultimelor 12 luni;  
2) Informațiile furnizate și/sau păstrate în conformitate cu subpunctul 1), precum și orice alte elemente suplimentare considerate necesare, sunt utilizate de către ANRM periodic, pentru a evalua performanța Republicii Moldova ca stat de pavilion în ceea ce privește implementarea proceselor administrative, procedurilor și resurselor necesare pentru a îndeplini obligațiile sale în conformitate cu convențiile internaționale la care este parte.

#### Articolul 7

Procedura de audit a statului de pavilion

**Norme UE  
neaplicabile**

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

Statele membre iau măsurile necesare pentru realizarea unui audit al OMI asupra administrației lor cel puțin o dată la șapte ani, sub rezerva unui răspuns pozitiv din partea OMI la o cerere depusă de statul membru în cauză în timp util, și publică rezultatele auditului, în conformitate cu dispozițiile legislației naționale relevante privind confidențialitatea.

#### Articolul 8

Sistemul de gestionare a calității și de evaluare internă

(1) Până la 17 iunie 2012, fiecare stat membru dezvoltă, pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a calității pentru părțile operative ale activităților administrației proprii legate de statul de pavilion. Un astfel de sistem de gestionare a calității se certifică în conformitate cu standardele internaționale aplicabile în materie de calitate.

(2) Statele membre care figurează pe lista neagră sau care figurează timp de doi ani consecutivi pe lista gri publicată în cel mai recent raport anual al Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (denumit în continuare „MOU Paris”) trimit Comisiei un raport privind performanța lor în calitate de state de pavilion, cel târziu în termen de patru luni de la publicarea raportului anual respectiv. Raportul identifică și

**Pct.14** Sistemul de gestionare a calității și de evaluare internă

1) ANRM dezvoltă, pune în aplicare și menține un sistem de management al calității, pentru părțile operative ale activităților proprii în calitate de stat de pavilion. Un astfel de sistem de management al calității se certifică în conformitate cu standardele internaționale în materie de calitate, cel puțin echivalente standardelor ISO 9001: 2008.

**Pct.15** Obligația de raportare

1) ANRM transmite organului central de specialitate, în termen de două luni de la publicare, rapoartele anuale detaliate privind performanța Republicii Moldova în calitate de stat de pavilion, publicate de către secretariatul Memorandumului de Înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (MoU Paris) și cel al Memorandumului Mediteranean de Înțelegere privind controlul statului portului

**Compatibil**

**Compatibil**

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

analizează principalele motive ale lipsei de conformare care au dus la reținerile și la deficiențele care au determinat includerea pe lista neagră sau pe cea gri.

#### Articolul 9

La fiecare cinci ani și pentru prima dată la 17 iunie 2012, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive. Raportul conține o evaluare a performanței statelor membre în calitate de state de pavilion.

#### Articolul 10

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8. Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la două luni.

(MoU Med). Raportul ANRM identifică și analizează principalele cauze ale lipsei de conformare care au dus la reținerile navelor și deficiențelor care determină plasarea pavilionului statului pe una din listele de performanță („neagră”, „sură” sau „albă”) a Memorandumurilor de înțelegere privind controlul statului port.

**Norme UE neaplicabile**

**Norme UE neaplicabile**

Actul Uniunii Europene	Prevederile actului normativ național (articol, paragraf)	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9

#### Articolul 11

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 17 iunie 2011. Statele membre informează de îndată Comisia în această privință. Atunci când statele membre adoptă măsurile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre transmit Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

#### Articolul 12

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

**Pct.3** din proiectul Hotărîrii de Guvern

Prezenta hotărâre intră în vigoare peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**Norme UE neaplicabile**

**Compatibil**



Anexă  
la Metodologia de analiză a impactului  
în procesul de fundamentare a proiectelor  
de acte normative

**Formularul tipizat al documentului de analiză a impactului**

<b>Titlul analizei impactului</b> (poate conține titlul propunerii de act normativ):	Analiza impactului în procesul de fundamentare a proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion.
<b>Data:</b>	
<b>Autoritatea administrației publice (autor):</b>	Ministerul Economiei și Infrastructurii
<b>Subdiviziunea:</b>	Serviciul transport naval
<b>Persoana responsabilă și datele de contact:</b>	Nicolae Malic-consultant principal Tel: 0(22)250-549
<b>Compartimentele analizei impactului</b>	
<b>1. Definirea problemei</b>	
a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate	
<p>În calitate de stat de pavilion, Republica Moldova este obligată să întreprindă măsurile necesare pentru a se asigura că normele și reglementările internaționale aplicabile, sunt respectate la bordul navelor care arborează pavilionul național.</p> <p>Deși, Guvernul a atribuit funcția de implementare a politicilor în domeniul transportului naval și supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a reglementărilor normative în domeniul siguranței navigației și securității navelor și facilităților portuare, către Agenția Navală a Republicii Moldova (<i>în continuare-ANRM</i>), <b>modul de realizare a uneia din funcțiile de bază ale acesteia-controlul statului de pavilion, pînă în prezent nu a fost reglementat.</b></p> <p>În termeni practici, ANRM trebuie să efectueze periodic inspecția tuturor navelor care circulă sub pavilion moldovenesc, cu scopul de a constata buna stare tehnică, corectitudinea documentației de bord, modul de exploatare ș.a. Regulamentul propus examinării, expune condițiile generale desfășurării acestor inspecții, iar împreună cu mecanismul de supraveghere a flotei sale în calitate de stat de pavilion (care va fi aprobat prin ordin intern) va permite deplasarea la bord a inspectorilor și efectuării misiunilor de verificare.</p> <p>Prin urmare, va fi completat vidul normativ privind controlul statului de pavilion și vor demara acțiunile de realizare a acestei obligații a statului.</p>	
b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate.	
<p>În lipsa reglementărilor privind procedura efectuării controlului statului de pavilion și cerințelor vis-a-vis de calificările inspectorilor de pavilion, verificarea conformității navelor moldovenești cu cerințele tehnice de exploatare maritimă este practic irealizabilă. În esență, problema constă în lipsa unui mecanism eficient de inspecție (inițială, periodică și/sau aniversară) a stării tehnice și modului de exploatare a navelor, de monitorizare a soluționării deficiențelor constatate la bord și de impunere a măsurilor de constrângere în caz de încălcare a prevederilor legale în acest sens. Prin adoptarea proiectului ANRM va putea întreprinde un șir de acțiuni menite să asigure exploatarea sub pavilion național, doar a celor nave care au fost prezentate inspectorilor pentru examinare, sau au furnizat inclusiv în urma controalelor statului port, dovezile întreținerii corespunzătoare a navei, ceea ce a rezultat lipsa detențiilor pentru perioadele precedente.</p> <p>Actualmente, sub pavilion național circulă aproximativ 300 nave dintre care, maritime 110. Ariile de exploatare a acestora preponderent sunt Marea Neagră, Mediterană. Se preconizează</p>	

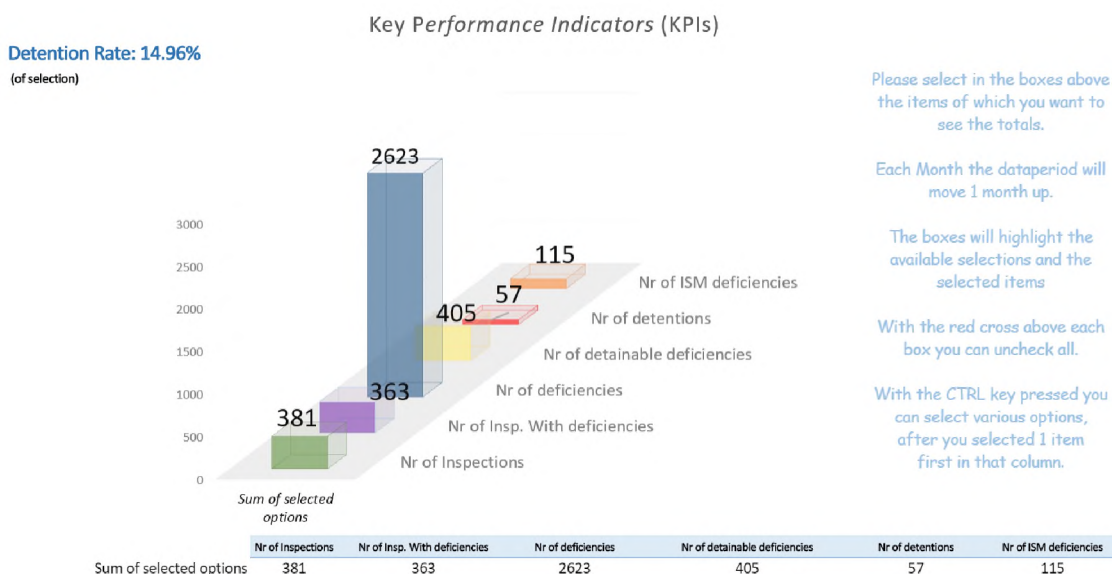
efectuarea controalelor de stat de pavilion în porturile Mării Negre și Mediterane, iar în cazul unor nave care sunt exploatate în zonele maritime îndepărtate, Agenția Navală, prin prisma prevederilor Regulamentului, va putea delega unor inspectori preselectați în conformitate cu cerințele Regulamentului, efectuarea controlului acelor nave.

Un alt aspect important care generează starea actuală este lipsa unui sistem de management al calității în cadrul ANRM or, prin prezentul proiect instituirea unui SMC în conformitate cu standardele ISO 9001 va fi obligatorie, acest fapt înseamnă că ANRM va stabili acțiuni, indicatori de produs/rezultat, abordând sistemic prin analize proprii, acele categorii de nave (vîrstă, zona de exploatare, operator, echipaj) care trebuie inspectate prioritar.

În lipsa mecanismului de control al statului de pavilion (cadrul legal și proceduri), capacității instituționale ale ANRM, sub pavilionul moldovenesc, circulă nave cu deficiențe, unele dintre care duc la reținerea navei, motiv pentru care statul nostru se află în Lista neagră a Memorandumului de înțelegere a controlului statului port de la Paris (Paris Mou). Conform statisticilor pentru perioada 2017-2019 prezentate în tabelul de mai jos, din totalul de 381 de inspecții în Paris Mou, în 363 de cazuri (inspecții) au fost depistate deficiențe, ceea ce a condus la 57 de detenții a navelor moldovenești, cifrele respective explicate în rata de detenții din numărul total de inspecții, reprezintă 14.96% (lista neagră) față de limita ratei de detenții pentru (lista albă) care în prezent este de 2,3%. Această stare de fapt, se datorează în mare parte neefectuării controlului statului de pavilion.

datarange available: Months 2017-01 To 2019-12

Year	Month	Ship_Type	SRP_Profil	SHIP_FLAG
2017	1	Tug	UNKNOWN	Morocco
2018	2	Ro-Ro cargo	SRS	Montenegro
2019	3	Refrigerated cargo	HRS	Mongolia
	4	Other special activities		Moldova, Republic of
	5	Oil tanker		Micronesia, Federated...
	6	NLS tanker		Mexico
	7	General cargo/multip...		Mauritius
	8	Container		Marshall Islands



### c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Problema neexecutării funcției de stat pavilion, derivă din o multitudine de cauze, printre care enumerăm :

1. Lipsa capacităților instituționale în ANRM ;
2. Lipsa expertizei și calificării necesare în domeniu ;

<p>3. Lipsa cadrului legal și procedurilor de lucru.</p> <p>În acest sens, proiectul supus examinării va conduce la ameliorarea cauzelor nr.2 și 3, precum și cu implementarea acestuia, se estimează micșorarea ratei de detenții a navelor moldovenești.</p>
<p>d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție</p> <p>Neexecutarea obligațiilor statului de pavilion, implicit controlului la bordul navelor moldovenești, a condus la lipsa totală de cunoaștere a stării tehnice reale a navelor de către ANRM care în esență, se bazează pe supravegherea de către societățile internaționale de clasificare a navelor recunoscute de RM, cărora le-a fost delegată această funcție. Fără o reglementare expresă și implementare sistematică a controlului statului de pavilion, problema se va perpetua, și va genera pe viitor, în unele cazuri interzicerea intrării și operării navelor moldovenești în porturile statelor membre ale Paris Mou (27 state europene, inclusiv Federația Rusă și Turcia).</p>
<p>e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului.</p> <p>Deși, art.6<sup>1</sup>, alin. (4) lit. a), 0) și q) din Legea nr.599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, stabilește că una din atribuțiile principale ale ANRM este controlul statului de pavilion, supravegherea exploatării în siguranță a navelor și asigurarea respectării obligațiilor ce revin statului conform acordurilor și convențiilor internaționale, modul de realizare a acestei funcții nu a fost reglementat pînă în prezent. Prin urmare, prin aprobarea proiectului, va fi reglementat la nivel normativ, modul de realizare a controlului statului de pavilion, funcție care se pliază inclusiv pe misiunea de bază a ANRM stabilită în pct.7 al Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale aprobat prin Hotărîrea de Guvern nr.706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova.</p>
<p><b>2. Stabilirea obiectivelor</b></p>
<p>a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)</p> <p>Obiectivele trasate în proiect constau în ridicarea nivelului de siguranță a navelor sub pavilion moldovenesc, fortificarea instituțională și normativă a modului de efectuare a controlului statului de pavilion. Un alt obiectiv colateral este micșorarea numărului de nave care prezintă deficiențe cadrul controlului statului port, atingerea acestuia fiind posibilă prin efectuarea controlului statului de pavilion, menit să identifice și să prevină exploatarea și posibil detenția unor nave cu deficiențe.</p> <p>Punerea în aplicare a mecanismului de control stat pavilion este direct legată de recrutarea inspectorilor calificați, dar nu numai. Actualmente, Agentia Navală pregătește din rindurile angajaților, un inspector care după finalizarea cursurilor va putea purcede la misiuni de inspecții. Totuși, pentru acoperirea unui număr mai mare de nave inspectate, va fi nevoie de contractat în primă etapă inclusive, inspectori de peste hotare. Tentativ, asumăm realizarea primelor inspecții către trimestrul III-IV 2020.</p>
<p><b>3. Identificarea opțiunilor</b></p>
<p>a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție</p> <p>În cazul opțiunii de a nu face nimic sau de <i>statu quo</i>, Republica Moldova va continua să se afle în Lista neagră a Memorandumului de la Paris privind controlul statului port, navele sub pavilion național vor fi reținute în continuare în porturile din străinătate, fapt care va genera pierderi pentru operatori. În cadrul auditului Organizației Maritime Internaționale stabilit pentru trimestrul IV 2020, vor fi înaintate neconformități la capitolul implementării și realizării funcțiilor de control al statului de pavilion, iar cel mai grav aspect rămîne a fi starea de lucruri privind siguranța la bordul navelor, care pune în pericol atît viața oamenilor care lucrează la bord, cît și mediul înconjurător.</p>

Cu toate că Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185-XVI din 28 iulie 2005 la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și Protocolul la ea (SOLAS - 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988, și prevederile acesteia obligă statul nostru să întreprindă măsurile necesare pentru punerea în aplicare a convenției, pînă în prezent cadrul legal, instituțional și constrîngerile financiare inclusiv, nu au permis efectuarea acestor inspecții.

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicînd cum acestea țintesc cauzele problemei, cu indicarea inovațiilor și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate

Proiectul se axează pe următoarele prevederi de bază:

1. Obligatorietatea ANRM de a se asigura înainte de a permite navigarea unei nave sub pavilion național, că aceasta respectă cerințele tehnice și reglementările internaționale aplicabile;
2. Obligatorietatea efectuării periodice a supravegherii, inspecției și auditului navelor autorizate să arboreze pavilionul Republicii Moldova;
3. Obligatorietatea deținerii și menținerii calificărilor corespunzătoare de către inspectorii statului de pavilion din cadrul ANRM și experienței potrivite funcției realizate;
4. Obligatorietatea instituirii și menținerii în cadrul ANRM a unui Sistem de management al calității;
5. Obligatorietatea punerii în aplicare a unui mecanism eficient de supraveghere a flotei sale în calitate de stat de pavilion.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

În calitate de stat care a ratificat Convenția SOLAS 74/78 statului nostru i-a revenit obligația implementării prevederilor convenției la bordul navelor și asigurarea exploatării în siguranță a navelor, fapt nerealizat pînă în prezent. Mai mult ca atît, în calitate de stat asociat cu Uniunea Europeană și conform Acordului de Asociere RM-UE, statul nostru și-a asumat angajamentul de a transpune treptat, legislația comunitară în cea națională or, proiectul supus examinării transpune prevederile Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009.

Prin urmare, opțiunea de a nu elabora și promova acest act normativ nou, va genera neconformități în cadrul auditului Organizației Maritime Internaționale și continuarea plasării statului nostru în Lista neagră a Memorandumului de înțelegere a controlului statului port, de la Paris.

#### **4. Analiza impacturilor opțiunilor**

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

Actualmente, nu atestăm careva efecte pozitive pe urma neefectuării controlului statului de pavilion de către Republica Moldova. Navele reținute, plasarea în Lista neagră a Memorandumului de la Paris a pavilionului național, nivel de siguranță scăzut la bordul navelor moldovenești, acestea sunt doar cîteva din efectele negative atestate pînă în prezent și care se vor perpetua pe viitor în caz de neaprobare a opțiunii recomandate. Costuri pentru Republica Moldova în cazul opțiunii date există doar sub aspectul imaginii, lista neagră a pavilionului (neatractiv) pentru armatori.

b<sup>1</sup>) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completînd tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Pe urma aprobării și implementării proiectului, distingem cîteva părți care vor resimți impact pozitiv.

Republica Moldova ca stat de pavilion-obligații și angajamente internaționale asumate și îndeplinite, instituții de stat (Agenția Navală), capabile să-și îndeplinească funcțiile cu care au fost investite prin lege.

Persoanele care activează la bordul navelor sub pavilion moldovenesc, vor avea posibilitatea să activeze într-un mediu sigur, cunoscând reglementările și cerințele înaintate ANRM, iar deficiențele la bordul navelor vor fi identificate și remediate în procesul realizării funcțiilor de control al statului de pavilion de către inspectorii ANRM.

Costurile implementării proiectului, și anume de efectuare a inspecțiilor statului de pavilion vor fi suportate de Agenția Navală în limitele bugetului planificat, iar costuri de instruire vor fi minime, deoarece în contextului derulării proiectelor de asistență tehnică cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), prelungit până în 2025, precum și cele cu UE și OMI, inspectorii vor fi instruiți pe paliera acestor proiecte. De asemenea, Agenția Navală deja beneficiază de acces la instrumente de instruire de la distanță ale EMSA, până în prezent, cel puțin 5 angajați au trecut cu succes diferite cursuri pe această platformă online.

De asemenea, companiile navale vor ridica nivelul de performanță, prin reducerea timpului petrecut în timpul inspecțiilor statului port, își vor reduce și costurile directe de transportare a mărfurilor or, în cazurile navelor reținute, acestea plătesc taxe de cheu foarte mari (de ordinul sutelor de dolari/ora), lumină de la țărm, evacuarea deșeurilor ș/a. Costuri suplimentare, pentru conformare nu vor fi, companiile navale deja fiind obligate să respecte prevederile internaționale. Pentru stat, în prima etapă costuri pentru implementare nu sunt, acesta prin organul responsabil, Agenția Navala va realiza cu resursele existente funcțiile deja detinute prin prisma legislației.

b<sup>2</sup>) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

În cazul opțiunii de neintervenție în cadrul normativ, impacturile sub formă de costuri pentru stat sunt negative, deoarece statul nostru, continuând să fie în Lista neagră a Memorandumului de la Paris, devine tot mai neatractiv pentru companiile navale mari, cu flotă bună, care nu se expun riscurilor de a înregistra și exploata navele sale sub un pavilion slab din punct de vedere normativ și supus frecvent inspecțiilor.

c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta

Aprobarea proiectului și implementarea prevederilor acestuia de ANRM va fi un pas important în dezvoltarea domeniului maritim. Totuși, există un risc care ar putea duce la eșecul intervenției, și anume incapacitatea instituțională a Agenției Navale (lipsa de resurse umane calificate), de a realiza și monitoriza buna executare a prevederilor prezentului proiect, atât din oficiu cât și la bordul navelor moldovenești.

În acest sens, distingem foarte important de a suplini pe viitor ANRM cu cel puțin 2 funcții de inspector al statului de pavilion or, aceasta dispune în prezent de doar 2 unități de personal pentru realizarea sarcinilor funcționale care derivă din prezentul proiect.

d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sînt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi

Proiectul nu generează costuri pentru companiile navale.

### **Concluzie**

e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați

Efectuarea controlului statului de pavilion, micșorarea numărului de nave substandarde, semnifică onorarea obligațiilor și angajamentelor internaționale asumate ca stat membru al OMI. Odată implementat, proiectul va genera procesele necesare ieșirii statului nostru din Lista neagră a Memorandumului de la Paris, obiectiv central asumat prin prisma Acordului de Asociere RM-UE.

## 5. Implementarea și monitorizarea

a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sînt necesare

Implementarea prevederilor proiectului va fi asigurată de către autoritatea administrativă Agenția Navală a Republicii Moldova. Pentru implementare, autoritatea sus-numită, va elabora și aproba un mecanism eficient de supraveghere a flotei sale în calitate de stat de pavilion și instrucțiuni obligatorii pentru implementare către armatori, căpitani navelor, companiilor de management al navelor, societățile internaționale de clasificare a navelor recunoscute de Republica Moldova.

b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea

Unul din principalii indicatori de performanță este micșorarea numărului de rețineri a navelor moldovenești, ANRM va studia rapoartele și monitoriza deficiențele depistate în cadrul controlului statului port, statului pavilion și celui efectuat de societatea de clasificare, iar obiectivul va fi atins atunci deficiențele constatate, vor fi remediate, navele respective nefiind reținute pe viitor.

c) Identificați peste cît timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea

Urmare aprobării proiectului, Agenția Navală va iniția procesul de recrutare conform noilor reglementări a inspectorilor statului de pavilion și ulterior va iniția misiunile de inspecție în conformitate cu mecanismul de supraveghere a flotei. Considerăm că în termen de 1 an de la punerea în aplicare a proiectului, vom putea asigura micșorarea numărului de rețineri a navelor moldovenești și conformarea Republicii Moldova la cerințele internaționale obligatorii al Organizației Maritime Internaționale.

## 6. Consultarea

a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă

Agencia Navală a Republicii Moldova.

b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților

Proiectul Hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion a fost plasat pe pagina web a Ministerului Economiei și Infrastructurii, în compartimentul „Transparența”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice”) și urmează a fi plasat spre consultări publice pe portalul guvernamental de consultări publice [www.particip.gov.md](http://www.particip.gov.md).  
<https://mei.gov.md/ro/content/anunturi-de-proiecte-si-consultari-publice>  
<https://particip.gov.md/proiectview.php?l=ro&idd=6664>

c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat).

## Anexă

### Tabel pentru identificarea impacturilor

Categorii de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alternativă 1	Opțiunea alternativă 2
Economic			

costurile desfășurării afacerilor	+1	-2	0
povara administrativă	+1	0	0
fluxurile comerciale și investiționale	+2	0	0
competitivitatea afacerilor	+1	-1	0
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	0	0	0
concurența pe piață	+1	0	0
activitatea de inovare și cercetare	0	0	0
veniturile și cheltuielile publice	+2	-1	0
cadrul instituțional al autorităților publice	+1	0	0
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	0	0	0
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	0	0	0
situația social-economică în anumite regiuni	0	0	0
situația macroeconomică	+1	0	0
alte aspecte economice	0	0	0
<b>Social</b>			
gradul de ocupare a forței de muncă	+1	0	0
nivelul de salarizare	+1	0	0
condițiile și organizarea muncii	+2	-1	0
sănătatea și securitatea muncii	+2	-2	0
formarea profesională	+2	-1	0
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	0	0
nivelul veniturilor populației	0	0	0
nivelul sărăciei	0	0	0
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	0	0
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	0
partidele politice și organizațiile civice	0	0	0
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	0	0	0
modul sănătos de viață al populației	0	0	0
nivelul criminalității și securității publice	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	+1	0	0
nivelul și calitatea educației populației	0	0	0
conservarea patrimoniului cultural	0	0	0
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	0
accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	0
discriminarea	0	0	0
alte aspecte sociale	0	0	0
<b>De mediu</b>			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	+2	-1	0

calitatea aerului	+2	-1	0
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	+2	-1	0
biodiversitatea	+2	-1	0
flora	+1	-1	0
fauna	+1	-1	0
peisajele naturale	0	0	0
starea și resursele solului	0	0	0
producerea și reciclarea deșeurilor	+1	-1	0
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	+1	-1	0
consumul și producția durabilă	0	0	0
intensitatea energetică	0	0	0
eficiența și performanța energetică	0	0	0
bunăstarea animalelor	0	0	0
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	-3	+2	0
utilizarea terenurilor	0	0	0
alte aspecte de mediu	0	0	0

*Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b<sup>1</sup>) și, după caz, b<sup>2</sup>), privind analiza impacturilor opțiunilor.*

#### **Anexe**

Proiectul actului normativ

Nota informativă

Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect și/sau analiza de impact

Opinia Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (după caz)

Alte materiale informative/documente (la decizia autorilor)



## OPINIE

Actul examinat: Analiza de impact la proiectul HG cu privire la aprobarea Regulamentului cadru privind respectarea organizațiilor statului pavilion

### I. Aspecte introductive

Analiza de impact în cauză a fost examinată cu scopul de a identifica nivelul de corespundere a acesteia cu principiile și cerințele de formă și conținut prevăzute de Metodologia de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr.23 din 18.01.2019.

### II. Examinarea Analizei Impactului de Reglementare

	<b>Examinarea succintă a documentului AI</b>	<b>Calificativ</b> (da, nu, parțial, n/a)
<b>1</b>	<b>Definirea problemei</b>	
a	Se determină clar și concis problema(ele)	da
b	Se descrie problema, cine sunt cei afectați și justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor	Parțial
c	Se expun clar cauzele care au dus la apariția problemei	Da
d	Se descrie cum a evoluat problema și cum va evolua în viitor fără intervenție adițională	Da
e	Se examinează cadrul juridic actual și carențele prevederilor normative în vigoare	Parțial
<b>2</b>	<b>Stabilirea obiectivelor</b>	
a	Se stabilesc principalele obiective în mod măsurabil, realist și fixat în timp	Parțial
	Sunt obiectivele conexe direct cu problemele definite și cauzele stabilite	Nu
<b>3</b>	<b>Identificarea opțiunilor</b>	
a	Se expune opțiunea "a nu face nimic"	da
b	Se descrie opțiunea (intervenția) recomandată cu întregul spectru de soluții/drepturi/obligații ce se propun pentru aprobare	da
c	Se expun opțiuni alternative sau se explică motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare	Nu
<b>4</b>	<b>Analiza și compararea opțiunilor</b>	
a	Se expun principalele efecte negative (costuri) ale stării actuale	parțial
	Se expun principalele efecte pozitive (beneficii) ale stării actuale	parțial
b	Se descriu principalele costuri (impact negativ) pentru opțiunea recomandată	nu
	Se descriu principalele beneficii (impact pozitiv) pentru opțiunea recomandată	parțial
b	Se examinează costurile și beneficiile opțiunilor alternative	
c	Se expun cele mai relevante/iminente riscuri pentru opțiunile analizate care pot duce la eșecul intervenției propuse	parțial
d	Se indică separat dacă, din totalul de costuri identificate, vor apărea costuri de conformare pentru întreprinderi sau impacturi disproporționate	nu
e	Se argumentează selectarea unei opțiuni în baza beneficiilor nete sau a celui mai mic impact negativ	Nu
<b>5</b>	<b>Implementarea și monitorizarea</b>	
a	Se descrie cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate (cadru juridic necesar de ajustat, schimbări instituționale necesare)	parțial
b	Se stabilesc indicatorii de performanță pentru a efectua monitorizarea	nu
c	Se stabilește cum va fi monitorizat și evaluat impactul opțiunii recomandate și peste cât timp se va evalua performanța actului normativ propus	nu
<b>6</b>	<b>Consultarea</b>	
a	Se descriu principalele părți (grupuri) interesate în intervenția/opțiunea propusă	Da
b	se explică succint cum s-a asigurat consultarea adecvată a părților	
c	Se expune succint poziția fiecărei entități consultate vizavi de documentul AIR și/sau intervenția propusă	nu

### ***Comentarii***

La capitolul Definirea problemei se propune autorilor să descrie se masuri nu pot fi exercitate din lipsa reglementării și care vor fi implementate în urma intervenției propuse. Tot la acest capitol se impune o analiză a numărului de nave care circula sub pavilionul Moldovei permanent sau temporar. Unde se afla de regulă ele și cum vor putea inspectorii să efectueze aceste inspecții. Se vor descrie clar cauzele care au dus la apariția problemei. Se vor descrie documentele de politici care condiționează intervenția statului.

La fel se va efectua o analiză referitor la autoritatea națională care conform Codului (L599/1999) era responsabilă de controlul navelor care circulă sub pavilionul RM, Statul nu a fost exonerat de la efectuarea controlului navelor care circulau sub pavilionul RM. Simpla constatare că nu exista cadrul normativ

separat sau că nu a existat o Autoritate Navală separat nu poate fi considerată ca problema.

La Capitolul stabilirea obiectivelor se propune autorilor de a descrie în ce termeni proximi sau în ce perioadă de timp se va putea pune în aplicare mecanismul propus prin intervenția înaintată. Se vor analiza principalele etape sau măsuri concrete care vor duce la efectuarea unui control mai eficient în vederea prevenirii și identificării problemelor depistate.

La identificarea opțiunilor autorii remarca că nu au fost întreprinse măsuri de reglementare a sectorului dat indiferent de faptul că RM a ratificat Convenția SOLAS 74/78. Acest capitol urmează să fie completat cu date referitor la riscuri relevante care pot cauza eșecul intervenției sau a perioadei de implementare a prevederilor principale ale proiectului. Nu sunt descrise cerințele principale ale mecanismului de supraveghere a flotei sale în calitate de stat pavilion.

La capitolul Analiza impacturilor opțiunilor se impune o analiză a costurilor care vor fi suportate atât la etapa de instruire a inspectorilor cât și la deplasările atât ordinare cit și extraordinare în scopul verificării sistemelor de securitate și siguranța a navelor care circula sub pavilionul RM.

Autorii necesită să completeze AI cu date concrete referitor la indicatorii de performanță care sunt puși în fața ANRM și se va explica cum vor fi efectuate inspecțiile la bordul navelor care circulă sub pavilionul Republicii Moldova în locuri mult mai departe în alte ape teritoriale.

În partea ce ține de consultările publice AI separat nu a fost consultat dar au fost respectate cerințele transparenței procesului decizional, a fost plasat proiectul pentru consultare publică. La fel nu au fost consultați agenții economici.

### ***Concluzii***

Analiza impactului corespunde parțial cu cerințele și rigorile Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, în special nu este reflectat pe deplin impactul intervenției propuse, cu toate că este argumentată de principiu oportunitatea/necesitatea intervenției din partea statului.

Se recomandă susținerea analizei în cauză cu condiția ajustării și perfecționării documentului în conformitate cu obiecțiile și recomandările expuse.



14/3-1388 din 26.02.2020

**Cancelaria de Stat**

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 179 din Regulamentul Guvernului aprobat prin HG nr. 610/2018, Ministerul Economiei și Infrastructurii solicită înregistrarea proiectului *Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali de stat.

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

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Economiei și Infrastructurii
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul Hotărârii Guvernului <i>cu privire la aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion</i> este elaborat în vederea creării cadrului normativ necesar îmbunătățirii controlului statului asupra navelor sale și ridicării siguranței la bord. Prin implementarea prevederilor proiectului de către Agenția Navală a Republicii Moldova, se va diminua numărul navelor substandarde care sunt exploatate sub pavilion moldovenesc, micșorarea numărului de reședințe a navelor, ceea ce va duce la îmbunătățirea performanței

		Republicii Moldova în cadrul Memorandumului de înțelegere a controlului statului port de la Paris, și ieșirea din Lista neagră a acestui Mou, pe viitor.
4.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	Ministerul Justiției Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene Agenția Navală a Republicii Moldova Centrul de armonizare a legislației
5.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile
6.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Nicolae MALIC, consultant principal, Serviciul transport naval; Tel. 022 – 250-549; e-mail: <a href="mailto:nicolae.malic@mei.gov.md">nicolae.malic@mei.gov.md</a>
7.	Anexe	1. Nota informativă la proiect; 2. Proiectul Hotărârii și Regulamentului; 3. Tabelul de concordanță; 4. Analiza impactului în procesul de fundamentare a proiectului.
8.	Data și ora depunerii cererii	
9.	Semnătura	

**Ministru**

**Anatol USATÎI**

*Ex: Nicolae MALIC*  
*Tel: +373 22 250-549*