

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE

privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și de modificare a unor acte normative

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Prezenta lege transpune parțial (transpune art.1 – 9, art. 12 – 16, Anexa II și Anexa III) Directiva 2009/45/CE al Parlamentului European și al Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (Text cu relevanță pentru SEE), CELEX:02009L0045, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L163 din 25 iunie 2009, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2022/1180 al Comisiei din 11 ianuarie 2022, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L184 din 11 iulie 2022.

CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

Articol 1. Scopul legii

Scopul prezentei legi este de a introduce un nivel uniform de siguranță a vieții umane și a bunurilor la bordul navelor de pasageri și la bordul navelor de pasageri de mare viteză, atunci când sunt angajate în voiaje internaționale.

Articolul 2. Domeniul de aplicare

(1) Prezenta lege se aplică următoarelor nave și ambarcațiuni de pasageri, indiferent de pavilionul lor, atunci când sunt angajate în voiaje internaționale:

a) navelor de pasageri noi sau celor existente, cu o lungime mai mare sau egală cu 24 de metri;

b) navelor de pasageri de mare viteză.

(2) Prezenta lege nu se aplică:

1. navelor de pasageri care sunt:

a) nave de război sau nave destinate transportului de trupe;

b) veliere;

c) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice;

d) nave construite dintr-un alt material decât oțelul sau un material echivalent și nereglementate de standardele aplicabile navelor de mare viteză sau navelor cu sustentație dinamică;

e) nave de lemn de construcție primitivă;

f) nave tradiționale;

g) iahturi de agrement;

- h) nave care navighează exclusiv în zone portuare
 - i) nave de serviciu în larg sau nave de serviciu.
2. navelor de pasageri de mare viteză care sunt:
- a) nave de război sau destinate transportului de trupe;
 - b) nave de agrement;
 - c) nave care navighează exclusiv în zone portuare sau
 - d) nave de servicii în larg.

Articolul 3. Definiții

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

administrația statului de pavilion - autoritățile competente ale statului al cărui pavilion are dreptul să îl arboreze nava;

Codul navelor de mare viteză - Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC 1994) sau Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză, 2000 (Codul HSC 2000) în versiunile lor actualizate;

Codul stabilității intacte - Codul privind stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave care fac obiectul instrumentelor OMI (Codul IS) sau Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS 2008), în versiunile lor actualizate;

convenții internaționale:

- Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare (Convenția SOLAS), adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005, și

- Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, adoptată la Londra la 5 aprilie 1966, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 187/2005;

GMDSS - Sistemul maritim global pentru Sinistre și Siguranță prevăzut în capitolul IV din Convenția SOLAS, modificată;

iaht de agrement sau ambarcațiune de agrement - o navă neangajată în activități comerciale, indiferent de modul său de propulsie;

înălțimea etravei - înălțimea la prova, astfel cum este definită în regula 39 din Convenția internațională asupra liniilor de încărcare;

înălțime semnificativă a valului - înălțimea medie a celei mai înalte treimi a înălțimii valului, observate într-o perioadă dată;

încercare standard a temperaturii de aprindere - o încercare în care eșantioane de pereți etanși sau de punți relevante sunt expuse într-un cuptor de testare la temperaturi care corespund aproximativ curbei standard timp-temperatură, în conformitate cu metoda de testare specificată în Codul internațional din 2010 pentru aplicarea metodelor de încercare la foc (Codul FTP 2010) în versiunea sa actualizată;

lungimea unei nave - dacă nu se prevede altfel în mod expres, 96 % din lungimea totală pe linia de plutire, aflată la o distanță deasupra chilei egală cu 85 % din cea mai mică înălțime de calcul măsurată de la vârful chilei sau lungimea măsurată din exteriorul etravei până la axul cârmei pe linia de plutire, dacă valoarea din urmă este mai mare. La navele

proiectate cu înclinarea chilei, linia de plutire pe care se măsoară lungimea trebuie să fie paralelă cu linia de apă de calcul;

material echivalent - aliaj de aluminiu sau orice alt material incombustibil care, prin el însuși sau datorită izolării prevăzute, menține proprietăți structurale și de integritate echivalente oțelului la sfârșitul expunerii aplicabile la determinarea standard a temperaturii de aprindere;

navă cu punte continuă - o navă prevăzută cu o punte continuă, expusă la intemperii și la apa mării, dotată cu un mijloc permanent de închidere a tuturor deschiderilor din partea expusă la apă și sub care toate deschiderile pe laturile navei sunt prevăzute cu mijloace permanente de închidere etanșă la intemperii.

Puntea continuă poate fi o punte etanșă la apă sau o structură echivalentă formată dintr-o punte fără etanșeitate la apă, acoperită de o structură etanșă la un nivel corespunzător de rezistență, capabilă să mențină etanșeitatea la intemperii și prevăzută cu aparatură de închidere etanșă;

navă de pasageri - o navă care transportă mai mult de 12 pasageri;

navă de pasageri de mare viteză - o navă de mare viteză astfel cum este definită în Regula X/1 din Convenția SOLAS, care transportă peste 12 pasageri cu excepția navelor de pasageri angajate în voiaje în zone maritime din clasele B, C și D în cazul în care:

- volumul de apă dislocat corespunzător liniei de plutire proiectate este mai mic de 500 m³; și

- viteza maximă a acestora, astfel cum este definită în Regula 1.4.30 Codul HSC 1994 și în regula 1.4.38 din Codul HSC 2000, este mai mică de 20 de noduri;

navă de pasageri ro-ro - o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, având spații de încărcare ro-ro sau spații de categorie specială;

navă de serviciu - o ambarcațiune transportată la bordul unei nave, utilizată pentru transferul unui număr de peste 12 pasageri de la o navă de pasageri staționară la țărm și retur;

navă de servicii în larg - o navă utilizată pentru transportul confortabil al personalului industrial care nu desfășoară la bord lucrări esențiale pentru activitatea navei;

navă nouă - o navă a cărei chilă a fost asamblată ori se afla într-un stadiu similar de construcție la data de 1 iulie 1998 sau ulterior acestei date. Stadiul similar de construcție reprezintă etapa în care:

- începe o etapă de sine stătătoare de construcție a unei anumite nave; și

- a început asamblarea acestei nave, de cel puțin 50 de tone sau 1 % din masa estimată a întregului material de structură, oricare din cele două valori este mai mică;

navă existentă - o navă care nu este nouă;

navă tradițională - orice tip de navă de pasageri cu valoare istorică, concepută înainte de 1965, precum și copiile acestora, construite cu precădere din materiale originale, inclusiv cele concepute să încurajeze și să promoveze aptitudinile și navigația tradiționale, care împreună reprezintă monumente culturale vii, operate conform principiilor navigației și tehnicii tradiționale;

o milă - 1 852 de metri;

organizație recunoscută - o organizație recunoscută de Guvernul Republicii Moldova care efectuează supravegherea asupra respectării pe nave a convențiilor internaționale;

pasager - orice persoană, alta decât:

- căpitanul, membrii echipajului sau alte persoane angajate sau care lucrează pe o navă, indiferent de atribuția acesteia legată de activitatea navei; și

- copiii mai mici de un an;

persoane cu mobilitate redusă - persoane care au o anumită dificultate în utilizarea transportului public, inclusiv persoanele vârstnice, persoanele cu dizabilitate, persoanele cu deficiențe senzoriale și utilizatorii de scaune cu rotile, femeile însărcinate și persoanele care însoțesc copii mici;

reparații, modificări și transformări de importanță majoră - oricare dintre următoarele:

- orice schimbare care modifică substanțial dimensiunile unei nave;

- orice schimbare care modifică substanțial capacitatea de transport de pasageri a unei nave;

- orice schimbare care modifică substanțial durata de exploatare a unei nave;

- orice conversie a oricărui tip de navă în navă de pasageri;

statul portului - statul din sau către portul sau porturile cărora o navă sau o ambarcațiune care arborează un alt pavilion decât cel al respectivului stat efectuează voiaje;

vârsta - vârsta navei, exprimată în numărul de ani de la data livrării navei;

velier - o navă propulsată cu vele, chiar dacă este dotată cu propulsie mecanică pentru scopuri auxiliare și de urgență;

voiaj internațional – un voiaj pe mare dintr-un port situat pe teritoriul Republicii Moldova spre un port din afara statului sau invers;

zonă maritimă - orice zonă maritimă sau rută maritimă stabilită în conformitate cu articolul 4. Zonele maritime la aplicarea dispozițiilor referitoare la radiocomunicații sunt cele definite în regula 2 din capitolul IV al Convenției SOLAS;

zonă portuară - o zonă, alta decât o zonă maritimă prevăzută la articolului 4, determinată de către un stat în jurisdicția căreia se află, care se extinde până la cele mai îndepărtate instalații portuare permanente, parte integrantă din sistemul portuar sau până la limitele definite de caracteristici geografice naturale care protejează un estuar sau o zonă adăpostită similară;

CAPITOLUL II

CLASIFICAREA ZONELOR MARITIME ȘI A CLASELOR DE NAVE DE PASAGERI

Articolul 4. Clasificarea zonelor maritime și a claselor de nave de pasageri

(1) Zonele maritime se împart în următoarele categorii:

a) Zona A - o zonă maritimă în afara zonelor B, C și D;

b) Zona B - o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 20 de mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului, dar care se află în afara zonelor C și D;

c) Zona C - o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 5 mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului, dar în afara zonei maritime D, dacă există. Probabilitatea ca înălțimea semnificativă a valului să depășească 2,5 metri este mai mică de 10 % într-o perioadă de un an, în cazul operării pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică, în cazul operării sezoniere, precum operarea pe perioada verii;

d) Zona D - o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 3 mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului. Probabilitatea ca înălțimea semnificativă a valului să depășească 1,5 metri este mai mică de 10 % într-o perioadă de un an, în cazul operării pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică, în cazul operării sezoniere, precum operarea pe perioada verii.

(2) Navele de pasageri se împart în următoarele clase, în funcție de zona maritimă în care pot opera:

a) Clasa A - o navă de pasageri angajată în voiaje în zonele A, B, C și D;

b) Clasa B - o navă de pasageri angajată în voiaje în zonele B, C și D;

c) Clasa C - o navă de pasageri angajată în voiaje în zonele C și D;

d) Clasa D - o navă de pasageri angajată în voiaje în zona D.

(3) În ceea ce privește navele de pasageri de mare viteză, se aplică categoriile definite la capitolul 1 punctele 1.4.10 și 1.4.11 din Codul HSC 1994 sau la capitolul 1 punctele 1.4.12 și 1.4.13 din Codul HSC 2000.

(4) Armatorii navelor, care arborează pavilionul Republicii Moldova, au obligația de a se informa asupra modului de clasificare a zonelor maritime unde intenționează să navigheze, precum și asupra cerințelor de siguranță valabile și de a lua măsurile care se impun.

Articolul 5. Punerea în aplicare

(1) Navele de pasageri și navele de pasageri de mare viteză, noi sau existente, angajate în voiaje internaționale, respectă normele și standardele de siguranță stabilite de prezenta lege.

(2) Agenția Navală nu interzice exploatarea, pentru motive care țin de prezenta lege, a navelor de pasageri sau a navelor de pasageri de mare viteză angajate în voiaje internaționale și care respectă cerințele din prezenta lege, inclusiv cerințele suplimentare impuse de statul străin.

(3) Agenția Navală recunoaște certificatul de siguranță pentru navele de pasageri de mare viteză și alte acte conexe emise de un stat membru al Uniunii Europene (în continuare – UE), în cazul navelor de mare viteză angajate în voiaje internaționale, sau certificatul de siguranță pentru navele de pasageri menționat la articolul 11, în cazul navelor de pasageri străine angajate în voiaje internaționale.

(4) Echipamentele maritime care respectă cerințele stabilite în reglementarea tehnică pentru echipamentele maritime aprobată de Guvern, sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele prezentei legi.

CAPITOLUL III

CERINȚE ȘI CONDIȚII SUPLIMENTARE DE SIGURANȚĂ

Articolul 6. Cerințe de siguranță

(1) Pentru navele noi și existente din clasele A, B, C și D sunt stabilite următoarele cerințe:

a) construcția și întreținerea corpului navei, a mașinilor principale și auxiliare, a instalațiilor electrice și automate sunt conforme standardelor specificate în vederea clasificării pe baza normelor unei organizații recunoscute.

b) se aplică dispozițiile capitolului IV, inclusiv modificările GMDSS din 1988, și ale capitolelor V și VI ale Convenției SOLAS.

(2) Pentru navele de pasageri noi sunt stabilite următoarele cerințe:

1. cerințe generale:

a) navele din clasa A respectă integral cerințele Convenției SOLAS precum și cerințele în materie specificate în prezenta lege, pentru regulile a căror interpretare prevăzută în Convenția SOLAS, este la latitudinea administrației, Agenția Navală aplică cerințele de siguranță pentru navele de pasageri, aprobate prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort;

b) navele din clasele B, C și D respectă cerințele din domeniu specificate în prezenta lege;

2. cerințe privind linia de încărcare:

a) navele cu lungimea de 24 metri sau mai mare trebuie să respecte cerințele Convenției internaționale asupra liniilor de încărcare;

b) prin derogare de la prevederile lit. a) navele din clasa D sunt scutite de cerința referitoare la înălțimea minimă la prova prevăzută în Convenția internațională asupra liniilor de încărcare;

c) navele din clasele A, B, C și D se prevăd cu punte continuă.

(3) Pentru navele de pasageri existente sunt stabilite următoarele cerințe:

a) navele din clasa A respectă cerințele pentru navele de pasageri definite în Convenția SOLAS, precum și cerințele în materie din prezenta lege; în cazul regulilor a căror interpretare este prevăzută de Convenția SOLAS, Agenția Navală aplică cerințele de siguranță pentru navele de pasageri, aprobate prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort;

b) navele din clasa B respectă cerințele în materie din prezenta lege;

c) navele din clasele C și D respectă cerințele în materie din prezenta lege, iar pentru aspectele care nu sunt reglementate de cerințele menționate, normele stabilite de Agenția Navală, care sunt echivalente cu cerințele de siguranță pentru navele de pasageri, aprobate prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort, luând în considerare și condițiile

locale de exploatare specifice zonelor maritime în care sunt notificate să opereze aceste nave;

d) înainte ca navele de pasageri existente din clasele C și D să poată fi angajate în voiaje internaționale regulate într-un stat al portului, Agenția Navală solicită acordul de la administrația statului portului privind normele în cauză;

e) dacă consideră că normele impuse de administrația statului portului, potrivit lit. d) nu sunt rezonabile, Agenția Navală informează imediat Comisia Europeană cu privire la aceasta;

(4) pentru navele de pasageri de mare viteză sunt stabilite următoarele cerințe:

1. navele construite sau care fac obiectul unor reparații, modificări și transformări efectuate la 1 ianuarie 1996 sau după această dată, trebuie să respecte cerințele aferente regulii X/2 și X/3 a Convenției SOLAS, cu excepția următoarelor situații:

a) dacă li s-a montat chila sau dacă se aflau într-o etapă de construcție similară nu mai târziu de iunie 1998; și

b) dacă livrarea și darea în exploatare au avut loc nu mai târziu de decembrie 1998; și

c) respectă în totalitate cerințele din Codul de siguranță pentru navele cu sustentație dinamică (Codul DSC), actualizat;

2. navele construite înainte de 1 ianuarie 1996 îndeplinesc cerințele Codului navelor de mare viteză;

3. construcția și întreținerea navelor de pasageri de mare viteză și a echipamentelor acestora respectă normele de clasificare a navelor de pasageri de mare viteză ale unei organizații recunoscute;

(5) Reparațiile, modificările și transformările majore, precum și echiparea și dotarea aferente ale navelor noi și existente, acestea se conformează cerințelor referitoare la navele noi de la pct.1 alineatul (2); modificările aduse unei nave care au ca unic scop realizarea unui standard mai performant, în vederea siguranței nu sunt considerate modificări majore.

Articolul 7. Cerințe de stabilitate

Navele de pasageri ro-ro din clasa C ale căror chile au fost puse sau care s-au aflat într-un stadiu similar de construcție la 1 octombrie 2004 sau ulterior acestei date și toate navele de pasageri ro-ro din clasele A și B respectă cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, aprobate de Guvern.

Articolul 8. Cerințe de siguranță pentru persoanele cu mobilitate redusă

(1) Agenția Navală se asigură că persoanele cu mobilitate redusă dispun de acces în condiții de siguranță pe toate navele de pasageri din clasele A, B, C și D și pe toate navele de pasageri de mare viteză, utilizate în transportul public, cu chila care a fost pusă sau care se aflau într-un stadiu similar de construcție la 1 octombrie 2004 sau ulterior acestei date potrivit orientărilor din alineatul (3).

(2) În scopul modificării navelor de pasageri din clasele A, B, C și D și a navelor de pasageri de mare viteză, cu chila care a fost pusă, sau care se aflau într-un stadiu similar de

construcție înainte de 1 octombrie 2004, Agenția Navală aplică orientările prevăzute la alineatul (3) în mod judicios și fezabil din punct de vedere economic.

(3) Aplicarea orientărilor se efectuează în conformitate cu circulara OMI MSC/Circ.735 și conține aspecte privind:

a) accesul pe navă, navele sunt construite și echipate astfel încât o persoană cu mobilitate redusă să se poată imbarca și să poată debarca cu ușurință și în siguranță și să dispună de acces între punți, fără a fi asistată sau cu ajutorul rampelor, ascensoarelor sau lifturilor. Indicațiile privind aceste căi de acces sunt afișate la celelalte puncte de acces pe navă și în alte locuri de pe navă;

b) semnalizare, indicatoarele prezente pe o navă pentru a ajuta pasagerii sunt accesibile și ușor de citit de persoanele cu mobilitate redusă și sunt amplasate în puncte cheie;

c) mijloace de comunicare a mesajelor, operatorul navei posedă la bordul navei mijloace vizuale și verbale pentru a face anunțuri, precum cele privind întârzierile, modificările de orar și serviciile de la bordul navei, persoanelor cu diferite forme de mobilitate redusă;

d) alarmă, sistemul de alarmă și butoanele de alarmă sunt concepute încât să fie accesibile și să îi alerteze pe toți pasagerii cu mobilitate redusă, inclusiv persoanele cu dizabilitate senzorial sau de învățare;

e) cerințe suplimentare privind mobilitatea în interiorul navei, balustradele, coridoarele și pasajele, căile de acces și ușile permit deplasarea unei persoane într-un scaun cu roțile. Ascensoarele, punțile pentru vehicule, saloanele pentru pasageri, cabinele și băile sunt concepute încât să fie accesibile în mod rezonabil și proporțional persoanelor cu mobilitate redusă.

Articolul 9. Condiții suplimentare de siguranță, echivalență, derogări și măsuri de salvare

(1) În cazul în care cerințele de siguranță aplicabile trebuie îmbunătățite în anumite situații din cauza condițiilor locale specifice și dacă necesitatea respectivă este justificată, Agenția Navală, urmând procedura prevăzută la alineatul (4), adoptă măsuri de îmbunătățire a condițiilor de siguranță pe un termen stabilit.

(2) Agenția Navală este în drept să adopte, cu respectarea procedurii prevăzute la alineatul (4), măsuri care să permită echivalențe pentru anumite cerințe specifice ale prezentei legi, cu condiția ca eficacitatea acestor echivalențe să fie cel puțin egală cu cea a acestor cerințe.

(3) Agenția Navală este în drept să adopte, cu condiția să nu existe o scădere a nivelului de siguranță și cu respectarea procedurii prevăzute la alineatul (4), măsuri de derogare de către nave de la anumite condiții specifice din prezenta lege pentru voiajele pe căile navigabile ale Republicii Moldova.

(4) Agenția Navală notifică în prealabil autoritatea centrală, în subordinea căreia se află, măsurile pe care intenționează să le adopte, specificând suficiente detalii pentru a se confirma că nivelul de siguranță este menținut la un nivel corespunzător.

Măsurile respective se adoptă în baza ordinului directorului Agenției Navale și se publică pe pagina web a instituției. Aceste măsuri se aplică tuturor navelor de pasageri din aceeași clasă sau ambarcațiunilor care funcționează în aceleași condiții specificate, fără discriminare legată de pavilionul, naționalitatea sau locul de stabilire al operatorului lor.

(5) Agenția Navală comunică Comisiei Europene măsurile pe care intenționează să le adopte, specificând suficiente detalii pentru a se confirma că nivelul de siguranță este menținut la un nivel corespunzător.

(6) În cazul în care Agenția Navală consideră că o navă de pasageri sau o navă de pasageri de mare viteză care operează un voiaj internațional pe căile navigabile ale Republicii Moldova respectiv prezintă, deși respectă dispozițiile prezentei legi, un pericol grav pentru siguranța persoanelor, a bunurilor sau a mediului, restricționează operarea navei respective, sau impune măsuri suplimentare de siguranță, până la îndepărtarea pericolului.

În condițiile de mai sus Agenția Navală cu prezentarea unor motive întemeiate care au stat la baza deciziei, informează în termen de trei zile:

- a) autoritatea centrală, în subordinea căreia se află;
- b) Comisia Europeană și alte state relevante.

Capitolul IV

INSPECTAREA ȘI CERTIFICAREA

Articolul 10. Inspecții

(1) Navele de pasageri, care arborează pavilionul Republicii Moldova sunt supuse următoarelor inspecții:

- a) inspecție inițială, înainte ca nava să fie dată în exploatare sau înregistrată;
- b) inspecție periodică, o dată la 12 luni și
- c) inspecții suplimentare, în cazul deținerii informațiilor/indiciilor, determinate de probe aflate în posesia Agenției Navale, despre existența situațiilor de avarie, incident sau încălcare gravă a cerințelor de siguranță.

(2) Fiecare navă de pasageri de mare viteză care arborează pavilionul Republicii Moldova și căreia este aplicabil Codul navelor de mare viteză și/sau Codului DSC sunt supuse inspecțiilor prevăzute de respectivul coduri, cu eliberarea certificatelor aferente.

(3) Se aplică procedurile și orientările pertinente referitoare la inspecțiile derulate în vederea eliberării Certificatului de siguranță pentru navele de pasageri menționate în Rezoluția A.997(25) a OMI, privind „Orientările referitoare la inspecțiile desfășurate în temeiul sistemului armonizat de inspecții și certificare, 2007” sau procedurile destinate realizării aceluiași obiectiv.

(4) Inspecțiile menționate la alineatele (1) și (2) se efectuează exclusiv de către inspectorii Agenției Navale sau ai unei organizații recunoscute, în scopul de a verifica dacă se respectă toate cerințele aplicabile din prezenta lege.

Articolul 11. Certificatul de siguranță

(1) Toate navele de pasageri noi și existente, care arborează pavilionul Republicii Moldova, care îndeplinesc cerințele prezentei legi dețin un certificat de siguranță al navei de pasageri, în conformitate cu prezenta lege.

(2) Certificatul de siguranță al navei conține următoarele date:

- a) caracteristica navei;
- b) date privind inspecția efectuată;
- c) termenul de valabilitate;
- d) anexa, cuprinzând lista echipamentelor.

(3) Certificatul respectă formatul prevăzut în anexă și se actualizează prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort și se emite după efectuarea unei inspecții inițiale prevăzute la articolului 10 alineatul (1) lit. a).

(4) Certificatul de siguranță al navei de pasageri se eliberează pentru o perioadă de maxim 12 luni. Perioada de valabilitate a certificatului poate fi prelungită pentru o perioadă de grație de maxim o lună de la data expirării menționată pe certificat. Dacă s-a acordat prelungirea, perioada nouă de valabilitate a certificatului începe la data expirării certificatului existent înainte de prelungire.

Perfectarea unui nou certificat de siguranță al navei de pasageri se permite după efectuarea unei inspecții periodice, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) lit. b).

(5) Pentru navele de pasageri de mare viteză care respectă cerințele din Codul HSC se emite un certificat de siguranță a navelor de mare viteză și un permis de operare a navelor de mare viteză, în conformitate cu dispozițiile codului respectiv.

(6) Pentru navele de pasageri de mare viteză care respectă cerințele Codului DSC, se emite un certificat de construcție și echipament pentru nave cu sustentație, precum și un permis de operare a navelor cu sustentație dinamică, în conformitate cu dispozițiile Codului DSC.

(7) Înainte de a emite un permis de operare pentru navele de pasageri de mare viteză care efectuează voiaje internaționale pe căile navigabile ale unui stat străin, Agenția Navală convine cu statul portului asupra tuturor condițiilor operaționale aferente exploatării navei în statul respectiv. Agenția Navală înscrie toate aceste condiții în permisul de operare.

(8) Măsurile suplimentare de siguranță, echivalențele și derogările acordate navelor sau ambarcațiunilor în temeiul articolului 9 alineatele (1) - (3) și în conformitate cu acesta se înscriu în certificatul navei sau al ambarcațiunii.

Articolul 12. Condiții specifice la emiterea și retragerea certificatului de siguranță

(1) Prin derogare de la dispozițiile generale prevăzute în Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător la emiterea certificatului de siguranță al navei de pasageri nu se aplică principiul aprobării tăcite.

(2) Dacă în urma inspecției suplimentare prevăzute la articolul 10 alin.(1) lit. c), se constată că deținătorul certificatului de siguranță nu respectă normele și standardele de

siguranță stabilite de prezenta lege, Agenția retrage certificatului de siguranță a navei de pasageri.

Articolul 13. Răspunderea pentru încălcarea prevederilor

(1) Armatorii poartă răspundere civilă sau contravențională pentru încălcarea măsurilor dispuse de instanța de judecată în conformitate cu prevederile prezentei legi.

(2) Examinarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor contravenționale pentru nerespectarea prezentei legi se efectuează în conformitate cu prevederile Codului contravențional nr. 218/2008.

Capitolul V DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

Articolul 14. Modificarea unor acte normative

(1) Compartimentul III din anexa nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2011, nr. 170–175, art. 494), cu modificările ulterioare, se completează cu poziția 21¹ cu următorul cuprins:

21 ¹	Certificat de siguranță a navei	Agenția Navală		Conform metodologiei de calcul aprobate de către Guvern	12 luni
-----------------	---------------------------------	----------------	--	---	---------

(2) Articolul 39 alineatul (1) din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr.599/1999 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr. 1-4, art. 2), cu modificările ulterioare, litera j) va avea următorul cuprins:

“j) certificat de siguranță a navei;”.

(3) Articolul 23¹ alineatul (1) din Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr. 46–47, art. 136), cu modificările ulterioare, prima propoziției se completează cu următorul text: ”, cu excepția cazurilor când, potrivit actelor normative, pentru domeniile respective se aplică alte tipuri de marcaj”.

Articolul 15. Procedura de salvagardare

Agenția Navală va efectua controlul statului portului potrivit Regulamentului aprobat de Guvern, la navele de pasageri și navele de pasageri de mare viteză care arborează pavilionul unui stat, care nu este stat membru al UE și se va sigura că sunt respectate integral cerințele prezentei legi înainte ca aceste să se efectueze voiaje pe căile navigabile ale Republicii Moldova.

Articolul 16. Dispoziții finale și tranzitorii

(1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea a 18 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) Prevederile articolului 6 alineat (3) lit. e) și articolului 9 alineat (5) și (6) lit. b) vor fi aplicabile din data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

(3) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în termen de 18 luni de la data publicării prezentei legi va transmite Guvernului spre aprobare Codurile internaționale și alte acte normative pentru implementarea prezentei legi.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

MODEL DE CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ A NAVEI DE PASAGERI

REPUBLICA MOLDOVA



Emis conform dispozițiilor cuprinse în art. 11 din Legea nr. ____ privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, care confirmă conformitatea navei menționate cu normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova prin Agenția Navală a Republicii Moldova sau organizației recunoscute _____ în baza acordului nr. ____ din data de _____.

La prezentul certificat se anexează o listă a echipamentelor¹

Caracteristicile navei	
Denumirea navei:	
Numărul sau literele distinctive:	
Portul de înmatriculare:	
Număr OMI ² :	
Lungime:	
Numărul pasagerilor:	
Tonajul brut:	
Data montării chilei sau data la care nava se afla într-o etapă de construcție echivalentă:	
Data primei inspecții:	
Zonele maritime în care nava este notificată să opereze(regula IV/2 din Convenția SOLAS):	A1/A2/A3/A4 ³
Clasa navei în conformitate cu zona maritimă în care nava este notificată să opereze, sub rezerva restricțiilor sau a cerințelor suplimentare următoare ⁴ :	A/B/C/D ³

Remarcă:

1. Navele din clasa A care dețin un certificat SOLAS valabil de siguranță a navei de pasageri pot fi scutite de obligația de a fi incluse în prezenta listă.
2. Numărul OMI de identificare a navei, în conformitate cu Rezoluția A.1078(28), dacă este cazul.
3. Se omite, după caz
4. A se indica eventualele restricții aplicabile în materie de itinerariu, de zonă de operare sau de limitare a perioadei de operare sau eventualele cerințe suplimentare datorate unor condiții locale specifice, în conformitate cu articolul 9 alin.(1). din Legea privind normele și standardele de siguranță navele de pasageri.

Inspecție inițială⁵/periodică⁵

Prin prezenta se atestă următoarele:

1. nava a fost inspectată în conformitate cu articolul 10 din Legea privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;
2. în urma inspecției, a rezultat că nava respectă în totalitate cerințele din Legea privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;
3. navei i se acordă o scutire de la aplicarea următoarelor cerințe din Legea privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și/sau o echivalență cu aceste cerințe:

Condiții în care se acordă scutirea și sau echivalența:

4. nava a respectat partea G a capitolul II-1 din Convenția SOLAS, utilizând ____ drept combustibil/N.A.⁵

5. au fost afectate următoarele linii de încărcare de compartimentare:

Linii de încărcare de compartimentare afectate și marcate pe peretele lateral al navei la mijlocul navei (SOLAS II-1/18) ⁶	Bord liber (în mm)	Observații referitoare la condiții de serviciu alternative
P.1		
P.2		
P.3		

Prezentul certificat este valabil până la _____ în conformitate cu art. 11 alin. (4) al Legea privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.

(Data următoarei inspecții periodice): Locul _____ Data _____

(Semnătura și/sau ștampila autorității emitente)

Dacă este semnat, se completează următorul alineat:

Subsemnatul _____ declară că este împuternicit de statul de pavilion în cauză să elibereze prezentul certificat de siguranță a navei de pasageri.

_____ (semnătura)

Remarcă:

5. Se omite, după caz

6. În cazul navelor construite în conformitate cu cerințele pentru navele construite înainte de 1 ianuarie 2009, trebuie să se utilizeze notațiile pentru linia de încărcare de compartimentare corespunzătoare „C1, C2 și C3” (regula II-1/B/11).

Aprobarea prelungirii cu o lună a valabilității certificatului în conformitate cu articolul 11 alineatul (4)

În conformitate cu art. 11 alineatul (4) al Legii privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, prezentul certificat este acceptat ca fiind valabil până la _____

Locul _____ Data _____

(Semnătura și/sau ștampila autorității emitente)

**LISTA ECHIPAMENTELOR ÎN VEDEREA RESPECTĂRII DISPOZIȚIILOR DIN
LEGEA PRIVIND NORMELE ȘI STANDARDELE DE SIGURANȚĂ PENTRU
NAVELE DE PASAGERI**

1. Caracteristicile navei

Denumirea navei:	
Numărul sau literele distinctive:	
Numărul de pasageri pentru care nava este notificată să îi transporte:	
Numărul minim de persoane cu calificările necesare pentru operarea instalațiilor radio:	

2. Caracteristici ale mijloacelor de salvare:

1	Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute mijloace de salvare		
	Bărci de salvare și bărci de urgență	Babord	Tribord
2	Numărul total de bărci de salvare		
2.1	Numărul total de persoane care pot fi îmbarcate la bordul acestora		
	Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.5)		
	Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.6)		
	Numărul total de bărci de salvare de alt tip		
3	Numărul bărcilor de salvare cu motor incluse în numărul total de bărci de salvare indicat anterior		
3.1	Numărul bărcilor de salvare dotate cu lanterne		
4	Numărul bărcilor de urgență		
4.1	Numărul de bărci incluse în numărul total de bărci de salvare indicat anterior		
4.2	Numărul de bărci care sunt bărci de urgență rapide		
5	Plute de salvare	Babord	Tribord
5.1	Numărul plutelor de salvare care necesită dispozitive de lansare aprobate		
5.1.1	Numărul persoanelor care pot fi îmbarcate la bordul acestora		
5.2	Numărul plutelor de salvare care nu necesită dispozitive de lansare aprobate		
5.2.1	Numărul persoanelor care pot fi îmbarcate la bordul acestora		
6	Numărul de sisteme de evacuare la apă (MES)		
6.1	Numărul plutelor de salvare pe care le deserveșc		
6.2	Numărul persoanelor care pot fi îmbarcate la bordul acestora		
7	Mijloace de salvare individuale		
8	Numărul de colaci de salvare		
9.1	Numărul de veste de salvare pentru adulți		
9.2	Numărul de veste de salvare pentru copii		

9.3	Numărul de veste de salvare pentru copii sub 2 ani	
-----	--	--

Caracteristici ale dispozitivelor de salvare (continuare):

10.1	Numărul costumelor de scufundare	
10.2	Numărul costumelor de scufundare care îndeplinesc condițiile pentru veste de salvare	
11	Numărul costumelor de protecție	
12	Numărul accesoriilor termo-protectoare ¹	
13	Dispozitive radioelectrice de salvare	
13.1	Numărul de transpondere radar	
13.2	Numărul aparatelor radiotefonice de emisie-recepție în VHF	
14	Pirotehnică	
14.1	Aparate de aruncat bandula	
14.2	Facile de semnalizare a sinistrului	

3. Caracteristici ale instanților radioelectrice

1	Sisteme primare	
1.1	Instalație radioelectrică VHF	
1.1.1	Procesor DSC	
1.1.2	Receptor de gardă DSC	
1.1.3	Radiotefonie	
1.2	Instalație radioelectrică MF	
1.2.1	Procesor DSC	
1.2.2	Receptor de gardă DSC	
1.2.3	Radiotefonie	
1.3	Instalație radioelectrică MF/HF	
1.3.1	Procesor DSC	
1.3.2	Receptor de gardă DSC	
1.3.3	Radiotefonie	
1.3.4	Radiotelegrafie cu imprimare directă	
1.4	Stație terestră de navă pentru servicii mobile de comunicații prin satelit recunoscută	
2	Mijloace secundare de alarmă	
3	Dispozitive pentru recepția informațiilor privind siguranța maritimă	
3.1	Receptor NAVTEX	
3.2	Receptor EGC	
3.3	Receptor HF de radiotelegrafie cu imprimare directă	
4	EPIRB prin satelit	
4.1	COSPAS-SARSAT	
4.2	INMARSAT	
5	Radiobaliză EPIRB în bandă VHF	
6	Dispozitiv de localizare a navei pentru operațiuni de căutare și salvare	
6.1	Transponder radar de căutare și salvare (SART)	
6.2	Emitător de căutare și salvare AIS(AIS-SART)	

Remarcă:

1. Cu excepția celor care sunt incluse în echipamentele aferente bărcilor de salvare, plutelor de salvare și bărcilor de urgență în vederea respectării Codului LSA.

4. Metode utilizate pentru asigurarea disponibilității instalațiilor radioelectrice
(regulile IV/15.6 și 15.7 din Convenția SOLAS)

7.1	Dublarea echipamentelor	
7.2	Întreținerea la țărm	
7.3	Capacitatea de întreținere pe mare	

5. Caracteristici ale sistemelor și echipamentelor de navigație

1.1	Compas magnetic standard ²	
1.2	Compas magnetic de rezervă ²	
1.3	Girocompas ²	
1.4	Repetitor pentru informații de drum al compasului ²	
1.5	Repetitor girocompas pentru relevmente ²	
1.6	Sistem de control privind direcția de deplasare a navei sau sistem de control privind urmărirea drumului nave ²	
1.7	Disc de relevmente sau dispozitiv pentru luare de relevmente cu compasul ²	
1.8	Mijloace pentru corectarea informațiilor de drum și a relevmentelor ²	
1.9	Dispozitiv pentru transmiterea informației de drum (THD) ²	
2.1	Hărți maritime/display hartă electronică și sistem de informații (ECDIS) ³	
2.2	Dispozitive de siguranță pentru ECDIS	
2.3	Publicații nautice	
2.4	Modalități de realizare a copiilor de rezervă pentru publicațiile nautice electronice	
3.1	Receptor pentru sistemul mondial de navigație prin satelit/sistem terestru de radionavigație/receptor multisistem de radionavigație de bord ⁽²⁾⁽³⁾	
3.2	Radar în 9 GHz ²	
3.3	Radar secundar (3 GHz/9GHz) ⁽²⁾⁽³⁾	
3.4	Sistem radar cu trasare automată (ARPA) ²	
3.5	Dispozitiv automat de urmărire a drumului ²	
3.6	Al doilea dispozitiv automat de urmărire a drumului ²	
3.7	Dispozitiv electronic de trasare ²	
4.1	Sistem automat de identificare (AIS)	
4.2	Sistem de identificare și urmărire la mare distanță (LRIT)	
5	Înregistrator de date privind voiajul/Înregistrator simplificat de date privind voiajul(VDR/S-VDR) ³	
6.1	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (prin apă) ²	
6.2	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (față de pământ în direcție înainte și transversală) ²	
7	Sondă ultrason ²	
8.1	Indicatoare ale unghiului cârmei, tracțiunii, sensului de rotație, pasului elicei și regimului de funcționare ²	
8.2	Indicator de girație ²	

Remarcă:

2. Alte mijloace care respectă această cerință sunt permise în temeiul regulii V/19 din Convenția SOLAS. Dacă sunt utilizate alte mijloace, acestea trebuie specificate.

3. Se omite, după caz.

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul legii privind normele și standardele de siguranță
pentru navele de pasageri și modificare a unor acte normative

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul legii a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Urmare a incidentelor maritime din ultima perioadă, la nivel internațional au fost depuse eforturi pentru o tranziție fundamentală către un sector al transportului maritim durabil care să contribuie la asigurarea bunăstării și supraviețuirii vieții umane. Pentru a crește siguranța și a evita denaturarea concurenței, cerințele de siguranță comune trebuie să se aplice navelor de pasageri și navelor de pasageri de mare viteză angajate în voiaje internaționale, indiferent de pavilionul sub care navighează. Astfel, la nivelul Uniunii Europene (UE) a fost adoptată <i>Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri</i>, care realizează în fapt o consolidare a textelor directivelor anterioare pe subiectul siguranței și face unele adaptări la progresul înregistrat în timp, introducând procedura Comitetului pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS). Actul european aduce o actualizare corelată cu convențiile internaționale precum, Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005 și Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, Legea de aderare nr. 187/2005. Necesitatea adaptării cadrului normativ național la prevederile Directivei 2009/45/CE în ceea ce privește cerințele de siguranță pentru navele de pasageri angajate în curse internaționale impune elaborarea proiectului propus. Prezentul proiect este elaborat în scopul asigurării cadrului normativ național cu reglementări uniforme privind siguranța vieții și a bunurilor pe navele de pasageri, precum și pe ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri și urmează să consolideze aspectele de siguranță pe navele de pasageri cu standardele adoptate recent de Organizația Maritimă Internațională. Reglementările actului urmează să stabilească norme omogene care vor acoperi măsurile de siguranță de ultimă oră - indiferent de locul în care se îmbarcă la

bordul unei nave de pasageri aflat pe teritoriul Uniunii Europene sau a Republicii Moldova.

De remarcat, la final și prevederile *Acordul de Asociere între RM, pe de o parte, și UE și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte*, ratificat prin Legea nr. 112/2014, potrivit căruia Republica Moldova urmează să întreprindă măsurile necesare pentru a asigura în mod progresiv apropierea cadrului normativ național cu actele relevante ale Uniunii Europene. Astfel, conform angajamentelor asumate prin Acordul de Asociere RM-UE (anexa XXVIII-D), Directiva 2013/53/UE urma să fie pusă în aplicare în termen de patru ani de la intrarea în vigoare a Acordului de Asociere, fapt care nu a fost realizat. Respectiv, în Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 829/2023, în Clusterul 4 Capitolul XIV la acțiunea nr. 38 se prevede elaborarea respectivului proiect, care ar asigura conformarea navelor de pasageri.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Actualmente transportul maritim de persoane este destul de răspândit pe piața internă a UE. Totodată, numărul mare de accidente navale în care au fost implicate nave de pasageri au dus la masive pierderi de vieți omenești. Respectiv, UE urmărește și are un interes sporit pentru stabilirea unor cerințe comune de siguranță pentru toate navele de pasageri, indiferent de pavilion, care au intenția de a intra într-un port aflat sub jurisdicția statelor membre UE.

În ciuda tehnologiei moderne, accidentele pot apărea în continuare, recentul accident tragic al navei Costa Concordia a oferit un impuls suplimentar pentru revizuirea și îmbunătățirea măsurilor de siguranță la bordul navelor de pasageri, ceea ce a contribuit la ajustarea Directivei 2013/53/UE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.

Din cauza volumelor mari a navelor de pasageri, apar provocări nerezolvate în cazul unei evacuări, iar siguranța trebuie să fie o prioritate absolută. Pasagerii, indiferent de tipul de transport trebuie să fie siguri că aceleași standarde ridicate de siguranță se vor aplica oriunde și oricând călătoresc. În acest sens este imperativ necesar stabilirea standardelor de siguranță și cerințe tehnice aplicabile pentru a garanta că orice lecție învățată în materie de siguranță este aplicată nu numai în Europa, ci și la toate navele de pasager, care vor arbora pavilionul Republicii Moldova.

Prin amplexarea și volumul capacităților angajate în transportul naval, accidentele produse în această ramură a industriei au ca rezultat, pierderi de vieți omenești, de bunuri, deteriorare a infrastructurilor de transport, blocaje ale căilor de transport, reducere a capacităților și poluare a mediului, *toate acestea reprezentând grave atingeri aduse interesului public* prin consecințele pe care le au pentru economia națională prin creșterea costurilor de funcționare a societății, prin costuri reparatorii suplimentare, scădere a eficienței și nu în ultimul rând prin afectarea gravă a mediului pe termen lung. Accidentele au de asemenea un impact considerabil în mass media, afectând imaginea publică a instituțiilor statului, în anumite condiții afectând chiar imaginea statului

Întrebările care trebuie prioritizate în inspectarea navelor includ următoarele aspecte:

- *stabilitatea*, normele actuale de stabilitate pe navele de pasageri vechi necesită o actualizare suplimentară. În special, în ceea ce privește navele, avariate și/sau expuse la condiții meteorologice nefavorabile.

- *proiectarea navelor și evoluția tehnică*, standardele de siguranță au nevoie de adaptare în concordanță cu noile dezvoltări tehnice din acest sector, noile materiale utilizate, evoluția recentă în proiectarea navelor de pasageri, tipurile de motoare utilizate.

- *evacuare*, cum se poate asigura că listele de pasageri sunt exacte și actualizate, în conformitate cu Regulamentul privind normele aplicabile facilitării traficului maritim.

Nu în ultimul rând o atenție deosebită trebuie acordată persoanelor în vârstă și persoanelor cu mobilitate redusă. Rezultatele sunt menite să sporească siguranța persoanelor de pe navele de pasageri, fără a limita libertatea și drepturile personalității acestora.

Complementar se prezintă spre analiză următoarea informație:

Potrivit datelor prezentate de sistemul armonizat de control al statului portului efectuat în cadrul acordului de înțelegere Memorandumul de la Paris de la începutul anului 2024 până-n prezent au fost inspectate 69 de nave, unde au fost identificate 142 de deficiențe în vederea asigurării siguranței. Cele mai relevante au fost prezentate în tabelul de mai jos.

<u>ZONA</u>	<u>UNITATEA DEFECTĂ</u>	<u>NATURA DEFECTULUI</u>
Sisteme de urgență	04103 - Iluminatul în caz de urgență, baterii și întrerupătoare	Deteriorat

Sisteme de urgență	04103 – Iluminatul în caz de urgență, baterii și întrerupătoare	Nefuncțional
Utilități de salvare a vieții	11110 – Stocarea și furnizare bărcilor de salvare	Nu este în modul prevăzut
Siguranța la incendiu	07111- Echipament personal pentru securitatea în caz de incendiu	Lipsește
Specificații structurale	02108 – Instalații electrice în general	Nu este în modul prevăzut
Siguranța la incendiu	07110- Echipament personal pentru securitatea în caz de incendiu	Lipsește
Utilități de salvare a vieții	11101 - Bărci de salvare	Deteriorat
Sisteme de urgență	04110 - exerciții de abandon a navei	Lipsa antrenamentelor
Siguranța la incendiu	07109 - Instalatie fixa de stingere a incendiilor	Nefuncțional
Sisteme de urgență	07120 – Mijloace de evacuare	Blocat

Domeniul de aplicare al cadrului normativ ar trebui extins potrivit domeniul de aplicare al dispozițiilor UE privind siguranța navelor de pasageri existente pentru a acoperi mai multe tipuri de nave pentru călătoriile internaționale. De remarcat afilierea domeniului cu statul nostru, interacțiunea din 2009 și 2011, în care o navă de pasageri sub pavilionul Republicii Moldova de clasa “A” efectua voiajul între portul Giurgiulești (R. Moldova) și Istanbul (Turcia). Navă cu 168 de locuri disponibile, dotată cu buncăre preconizate pentru transportul mărfurilor efectua voiajul în decursul a 36 ore. Conform surselor informaționale nava a transportat în 2009 cca 3000 de pasageri, astfel ideea reluării curselor pentru transportul pasagerilor persistă, respectiv este primordial de a stabili condiții de siguranță pentru nave, indiferent de pavilion implicate în transportarea pasagerilor.

La moment cadrul normativ național nu identifică reglementări specifice în vedere asigurării condițiilor, standardelor potrivit cărora trebuie să corespundă navele de pasageri. Ajustarea reglementărilor naționale conform standardelor instituite la nivelul Uniunii Europene vor contribui atât la siguranța și protecția vieții umane, cât și la protecția mediului marin.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Navele de pasageri sunt împărțite în patru clase (A, B, C și D) în funcție de zonele maritime în care acestea operează.

La nivelul Uniunii Europene, statele cu acces la litoral publică lista zonelor maritime și a claselor de nave care pot traversa aceste zone, inclusiv orice perioadă restricționată sau condiții tehnice specifice zonei. Aceste date sunt furnizate publicului spre informare. Armatorii, la rândul său, sunt obligați să se conformeze condițiilor tehnice aplicabile, în dependență de zona unde va efectua voiajul nava.

Cerințe tehnice de siguranță:

- actul stabilește specificații tehnice detaliate cu privire la măsurile de siguranță care trebuie respectate de nave, precum:

1. construcția;
2. stabilitatea;
3. echipamentele tehnice;
4. sistemele electrice;
5. protecția împotriva incendiilor și salvarea personalului.

Inspecții și certificate de siguranță:

- fiecare navă de pasageri este inspectată înainte de a intra în exploatare și, ulterior, cel puțin o dată pe an. Navelor de pasageri care îndeplinesc cerințele de siguranță li se eliberează un certificat de siguranță pentru nave de pasageri, care trebuie reînnoit anual. Acest certificat poate fi eliberat și de organizațiile recunoscute, în temeiul acordurilor încheiate.

Particularitățile specifice privind întrunirea condițiilor stabilite de un act legislativ, cât și prezența certificatului la bordul navei impune revizuirea cadrului normativ pe orizontală. Astfel, intenția de a ajusta compartimentul III din anexa nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător cu completarea unui nou certificat și art. 39 din Codul Navigației Maritime Comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999 este una justificată.

Complementar, evidențiem că proiectul vizează aspecte privind corespunderea cerințelor tehnice pentru echipamentele maritime. Luând în considerare că reglementările tehnice al echipamentelor maritime în actele europene vizează aplicarea marcajului “*timona*” se consideră judicios modificarea normelor statuate la art. 23¹ alin. (1) al Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, în scopul excluderii conflictului de norme ale proiectelor, care urmează a fi elaborat de minister.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
Opțiuni alternative nu au fost analizate, or instituții naționale care să aprobe norme și standarde care să garanteze un nivel ridicat de protecție a vieții umane nu sunt atestate pe teritoriul Republicii Moldova. În acest sens, este important de a interveni în cadrul normativ național potrivit bunelor practici instituite la nivel internațional.
4. Analiza impactului de reglementare
4.1. Impactul asupra sectorului public
Nu este aplicabil
4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Implementarea proiectului legii nu implică alocarea mijloacelor financiare din contul bugetului de stat. Costurile estimative pentru elaborarea altor acte normative ce derivă din proiect, conform prevederilor Planului național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023, care vor asigura implementarea judicioasă a actului pot fi calculate în felul următor: 1. Codului internațional pentru siguranța navelor de mare viteză (HSC Code 1994), 1994 - 65.6 mii lei; 2. Codului internațional pentru siguranța navelor de mare viteză (HSC Code 2000) - 65.6 mii lei; 3. Codului privind stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave care fac obiectul instrumentelor OMI (IS Code 1998) - 65.6 mii lei; 4. Codului internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (IS Code 2008) - 65.6 mii lei; 5. Codului internațional din 2010 pentru aplicarea metodelor de încercare la foc (FTP Code 2010), în conformitate cu prevederile pentru protecția contra incendiului cuprinse în Convenția SOLAS - 65.6 mii lei; 6. Codului de siguranță al ambarcațiunilor cu forță portantă dinamică (DSC Code) - 65.6 mii lei; 7. Codului internațional al mijloacelor de salvare (LSA Code), aplică standardele internaționale cerute de capitolul III din <u>Convenția</u> SOLAS. - 65.6 mii lei.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Impactul asupra mediului de afaceri este limitat datorită lipsei navelor maritime de pasageri aflate sub pavilionul Republicii Moldova. Astfel, armatorii

care vor solicita înregistrarea navelor de pasageri sub pavilionul statului nostru vor trebuie să demonstreze conformitatea navei cu cerințele actului propus. În acest sens Agenția Navală sau organizațiile recunoscute vor elibera certificatul prevăzut în proiect.

Remarcă: costurile de conformitate pot varia în dependență de anul producerii navei de pasageri, iar costurile de inspecție în cazul Agenției Navale aceste vor fi calculate în baza Metologiei aprobate de Guvern. Estimativ costul de reper poate devia de cele stabilite din regiune, spre exemplu potrivit portalului de tarife la inspecția inițială cu eliberarea certificatului de siguranță în România se achită taxa de 1244 (Roni) + $0,07 \times L \times (B+D)$, iar inspecția de reînnoire a certificatului – 1170 (Roni) + $0,07 \times L \times (B+D)$, unde L reprezintă lungimea maximă a navei, B – lățimea maximă, D - înălțimea de construcție.

4.4. Impactul social

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu este aplicabil

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil

4.5. Impactul asupra mediului

Nu este aplicabil

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Proiectul va contribui la obiectivele stabilite în vederea protecției vieții omenești, în timpul călătoriilor pe cale maritimă.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul transpune parțial:

- Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri. Obiectivul urmărit de actul european este de a asigura un nivel ridicat de protecție a vieții umane.

Actul prenotat nu a fost transpus anterior în cadrul normativ național, în acest sens în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, a fost elaborat tabelul de concordanță pentru actul Uniunii Europene transpus. Prevederile nepreluate din Directiva UE nu sunt aplicabile pentru Republica Moldova.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Proiectul legii creează cadrul normativ necesar transpunerii integrale a Directivei 2009/45/CE.

În contextul că normele proiectul vizează eliberarea certificatului, care se încadrează în sistemul de acte permissive și prezența acestuia la bordul navei, se propune ajustarea cadrului normativ pe orizontală. În acest sens, compartimentul III din anexa nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător se va completa la fel ca și art. 39 din Codul Navigației Maritime Comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999, cu acest certificat de siguranță. Inclusiv, se va modifica normelor statuate la art. 23¹ alin. (1) al Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității în scopul promovării reglementărilor tehnice la echipamentele maritime.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul legii va fi supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în implementarea legii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele instituții sunt vizate:

Avizare:

- Centrul de Armonizare a Legislației
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Consiliul Concurenței;
- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare, după cum urmează:

Expertizare:

- Ministerul Justiției;
- Centrul Național Anticorupție.

La fel, proiectul va fi transmis spre consultare Organismelor de evaluare a conformității acreditate și mediului de afaceri. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, a fost plasat anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului și studiului de cercetare, care poate fi accesat la adresa https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13061.

Subsidiar, informăm că Nota de fundamentare a fost examinată în prealabil în cadrul ședinței Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător din data de 03.09.2024 unde a fost susținută.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul legii va fi supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative. Rezultatele expertizelor menționate supra vor fi reflectate la etapa recepționării acestora.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Proiectul nu contravine legislației naționale. Totodată, se propune intrarea în vigoare a actului la expirarea a 18 luni din data publicării în Monitorul Oficial. Termenul respectiv, este condiționat de volumul de acte internaționale pe care urmează ministerul să le prezinte spre aprobare Guvernului.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
În termenul stabilit ministerul urmează să transmită Guvernului spre aprobare actele internaționale vizate. La rândul său, Agenția Navală se va asigura la înregistrarea navelor de pasageri, că acestea corespund cerințelor prevăzute în prezentul proiect și vor elibera certificatul(ele) respective, inclusiv va monitoriza reînnoirea actelor vizate. De menționat faptul că Agenția la moment este în proces de recrutare a personalului calificat, în vederea executării sarcinilor vizate în proiect. În acest sens, normele proiectului vizează și societățile de clasificare, care la fel pot asigura supravegherea asupra respectării pe nave a reglementărilor proiectului propus, în baza acordurilor stabilite cu Agenția Navală.

Secretar general

Angela ȚURCANU

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1. Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Directiva 2009/45/CE al Parlamentului European și al Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (Text cu relevanță pentru SEE), CELEX:02009L0045 astfel cum a fost modificată prin: ► DIRECTIVA 2010/36/UE a Comisiei din 1 iunie 2010 ► DIRECTIVA(UE) 2016/844 a Comisiei din 27 mai 2016 ► DIRECTIVA(UE) 2017/2108 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 ► REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2020/411 al Comisiei din 19 noiembrie 2019 ► Regulamentul delegat (UE) 2022/1180 al Comisiei din 11 ianuarie 2022 Retificată prin: Rectificare, JO L 193, 19.7.2016, p. 117 (2016/844)			
2. Titlul Proiectului de act normativ național Legea privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și de modificare a unor acte normative			
3. Gradul general de compatibilitate Parțial compatibil.			
4. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval, Munteanu Eduard			
5. 19.08.2024			
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observațiile
6.	7.	8.	9.
Capitolul I DISPOZIȚII GENERALE			
Articolul 1 Scopul Prezenta directivă urmărește să introducă un nivel uniform de siguranță a vieții și bunurilor pe navele de pasageri și ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, atât noi cât și existente, atunci când ambele categorii de nave și ambarcațiuni sunt angajate în curse interne, precum și de a stabili proceduri de negociere la nivel internațional în vederea armonizării normelor aplicabile navelor de pasageri angajate în curse internaționale.	Articol 1. Scopul legii Scopul prezentei legi este de a introduce un nivel uniform de siguranță a vieții umane și a bunurilor la bordul navelor de pasageri și la bordul navelor de pasageri de mare viteză, atunci când sunt angajate în voiaje internaționale.	Compatibil	
Articolul 2 Definiții În înțelesul prezentei directive	Articolul 3. Definiții În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:	Compatibil	
(a) „Convenții internaționale” înseamnă următoarele convenții, inclusiv protocoalele și modificările la acestea, adică în versiunile lor actualizate: (i) Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS din 1974) și (ii) Convenția internațională din 1966 privind liniile de încărcare;	<i>convenții internaționale:</i> - Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare (Convenția SOLAS), cu modificările ulterioare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005, și - Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, adoptată la Londra la 5 aprilie 1966, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 187/2005;	Compatibil	

(b) „Codul stabilității intacte” înseamnă „Codul privind stabilitatea intactă a tuturor tipurilor de nave care fac obiectul instrumentelor OMI” cuprins în Rezoluția Adunării OMI A.749(18) din 4 noiembrie 1993 sau „Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă” cuprins în Rezoluția MSC.267(85) a OMI din 4 decembrie 2008, în versiunile lor actualizate;	<i>Codul stabilității intacte</i> - Codul privind stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave care fac obiectul instrumentelor OMI (Codul IS), sau Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS 2008) din 4 decembrie 2008, în versiunile lor actualizate;	Compatibil	
(c) „Codul pentru navele de mare viteză” înseamnă „Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză”, inclus în Rezoluția MSC 36 (63) a OMI din 20 mai 1994, sau Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză, 2000 (Codul HSC 2000), inclus în Rezoluția MSC.97(73) a OMI din decembrie 2000, în versiunile lor actualizate;	<i>Codul pentru navele de mare viteză</i> - Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC 1994), sau Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză, 2000 (Codul HSC 2000), în versiunile lor actualizate;	Compatibil	
(d) „GMDSS” înseamnă Sistemul maritim global pentru Sinistre și Siguranță prevăzut în capitolul IV din Convenția SOLAS, 1974, cu modificările ulterioare;	<i>GMDSS</i> - Sistemul maritim global pentru Sinistre și Siguranță prevăzut în capitolul IV din Convenția SOLAS, modificată;	Compatibil	
(e) „navă de pasageri” înseamnă o navă care transportă mai mult de 12 pasageri;	<i>navă de pasageri</i> - o navă care transportă mai mult de 12 pasageri;	Compatibil	
(f) „navă de pasageri ro-ro” înseamnă o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, având spații de încărcare ro-ro sau spații de categorie specială, astfel cum sunt definite în Regula II-2/A/2 din anexa I;	navă de pasageri ro-ro - o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, având spații de încărcare ro-ro sau spații de categorie specială;	Parțial compatibil	Anexa nr. 1 din actul UE va fi transpusă prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort;
(g) „ambarcațiune de pasageri de mare viteză” înseamnă o ambarcațiune de mare viteză astfel cum este definită în Regula X/1 din Convenția SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare, care transportă peste 12 pasageri cu excepția navelor de pasageri angajate în curse interne în zone maritime din clasele B, C și D în cazul în care: (i) volumul de apă dislocat corespunzător liniei de plutire proiectate este mai mic de 500 m ³ ; și (ii) viteza maximă a acestora, astfel cum este definită în regula 1.4.30 din Codul din 1994 al ambarcațiunilor de mare viteză și în regula 1.4.38 din Codul din 2000 al ambarcațiunilor de mare viteză, este mai mică de 20 de noduri;	<i>navă de pasageri de mare viteză</i> - o navă de mare viteză astfel cum este definită în Regula X/1 din Convenția SOLAS, care transportă peste 12 pasageri cu excepția navelor de pasageri angajate în voiaje în zone maritime din clasele B, C și D în cazul în care: - volumul de apă dislocat corespunzător liniei de plutire proiectate este mai mic de 500 m ³ ; și - viteza maximă a acestora, astfel cum este definită în regula 1.4.30 din Codul din 1994 al navelor de mare viteză și în regula 1.4.38 din Codul din 2000 al navelor de mare viteză, este mai mică de 20 de noduri;	Compatibil	
(h) „navă nouă” înseamnă o navă a cărei chilă a fost asamblată ori se afla într-un stadiu similar de construcție la data de 1 iulie 1998 sau ulterior acestei date. Stadiul similar de construcție reprezintă etapa în care: (i) începe o etapă de sine stătătoare de construcție a unei anumite nave; și (ii) a început asamblarea acestei nave, fiind vorba de cel puțin 50 de tone sau 1 % din masa estimată a întregului material de structură, oricare din cele două valori este mai mică;	<i>navă nouă</i> - o navă a cărei chilă a fost asamblată ori se afla într-un stadiu similar de construcție la data de 1 iulie 1998 sau ulterior acestei date. Stadiul similar de construcție reprezintă etapa în care: - începe o etapă de sine stătătoare de construcție a unei anumite nave; și - a început asamblarea acestei nave, de cel puțin 50 de tone sau 1 % din masa estimată a întregului material de structură, oricare din cele două valori este mai mică;	Compatibil	
(i) „navă existentă” înseamnă o navă care nu este nouă;	<i>navă existentă</i> - o navă care nu este nouă;	Compatibil	
(j) „vârsta” înseamnă vârsta navei, exprimată în numărul de ani de la data livrării navei;	<i>vârsta</i> - vârsta navei, exprimată în numărul de ani de la data livrării navei;	Compatibil	
(k) „pasager” înseamnă orice persoană, alta decât: (i) căpitanul, membrii echipajului sau alte persoane angajate sau care lucrează pe o navă, indiferent de atribuția acesteia legată de activitatea navei; și (ii) copiii mai mici de un an;	<i>pasager</i> - orice persoană, alta decât: - căpitanul, membrii echipajului sau alte persoane angajate sau care lucrează pe o navă, indiferent de atribuția acesteia legată de activitatea navei; și - copiii mai mici de un an;	Compatibil	

(l) „lungimea unei nave” înseamnă, dacă nu se prevede altfel în mod expres, 96 % din lungimea totală pe linia de plutire, aflată la o distanță deasupra chilei egală cu 85 % din cea mai mică înălțime de calcul măsurată de la vârful chilei sau lungimea măsurată din exteriorul etravei până la axul cârmei pe linia de plutire, dacă valoarea din urmă este mai mare. La navele proiectate cu înclinarea chilei, linia de plutire pe care se măsoară lungimea trebuie să fie paralelă cu linia de apă de calcul;	<i>lungimea unei nave</i> - dacă nu se prevede altfel în mod expres, 96 % din lungimea totală pe linia de plutire, aflată la o distanță deasupra chilei egală cu 85 % din cea mai mică înălțime de calcul măsurată de la vârful chilei sau lungimea măsurată din exteriorul etravei până la axul cârmei pe linia de plutire, dacă valoarea din urmă este mai mare. La navele proiectate cu înclinarea chilei, linia de plutire pe care se măsoară lungimea trebuie să fie paralelă cu linia de apă de calcul;	Compatibil	
(m) „înălțimea etravei” înseamnă înălțimea la prova definită în regula 39 din Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare;	<i>înălțimea etravei</i> - înălțimea la prova, astfel cum este definită în regula 39 din Convenția internațională asupra liniilor de încărcare;	Compatibil	
(n) „navă cu punte continuă” înseamnă o navă prevăzută cu o punte continuă, expusă la intemperii și la apa mării, dotată cu un mijloc permanent de închidere a tuturor deschiderilor din partea expusă la apă și sub care toate deschiderile pe laturile navei sunt prevăzute cu mijloace permanente de închidere etanșă la intemperii; Puntea continuă poate fi o punte etanșă la apă sau o structură echivalentă formată dintr-o punte fără etanșeitate la apă, acoperită de o structură etanșă la un nivel corespunzător de rezistență, capabilă să mențină etanșeitatea la intemperii și prevăzută cu aparatură de închidere etanșă;	<i>navă cu punte continuă</i> - o navă prevăzută cu o punte continuă, expusă la intemperii și la apa mării, dotată cu un mijloc permanent de închidere a tuturor deschiderilor din partea expusă la apă și sub care toate deschiderile pe laturile navei sunt prevăzute cu mijloace permanente de închidere etanșă la intemperii. Puntea continuă poate fi o punte etanșă la apă sau o structură echivalentă formată dintr-o punte fără etanșeitate la apă, acoperită de o structură etanșă la un nivel corespunzător de rezistență, capabilă să mențină etanșeitatea la intemperii și prevăzută cu aparatură de închidere etanșă;	Compatibil	
(o) cursă internațională” înseamnă o călătorie pe mare dintr-un port al unui stat membru spre un port din afara statului membru sau invers;	<i>voiaj internațional</i> - o călătorie pe mare dintr-un port situat pe teritoriul Republicii Moldova spre un port din afara statului sau invers;	Compatibil	
(p) „cursă internă” înseamnă o călătorie pe mare dintr-un port al unui stat membru spre același port sau spre un alt port din statul membru		Prevederi UE neaplicabile	
(q) „zonă maritimă” înseamnă orice zonă maritimă sau rută maritimă stabilită în conformitate cu articolul 4; Cu toate acestea, în vederea aplicării dispozițiilor referitoare la radiocomunicații, definițiile zonelor maritime sunt cele definite în regula 2 din capitolul IV al Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare;	<i>zonă maritimă</i> - orice zonă maritimă sau rută maritimă stabilită în conformitate cu articolul 4, aplicarea dispozițiilor referitoare la radiocomunicații, definițiile zonelor maritime sunt cele definite în regula 2 din capitolul IV al Convenției SOLAS;	Compatibil	
(r) „zonă portuară” înseamnă o zonă, alta decât o zonă maritimă instituită în temeiul articolului 4, definită de statele membre în a căror jurisdicție se află, care se extinde până la cele mai îndepărtate instalații portuare permanente care fac parte integrantă din sistemul portuar sau până la limitele definite de caracteristici geografice naturale care protejează un estuar sau o zonă adăpostită similară;	<i>zonă portuară</i> - o zonă, alta decât o zonă maritimă prevăzută la articolului 4, determinată de către un stat în jurisdicția căreia se află, care se extinde până la cele mai îndepărtate instalații portuare permanente, parte integrantă din sistemul portuar sau până la limitele definite de caracteristici geografice naturale care protejează un estuar sau o zonă adăpostită similară;	Compatibil	
(t) „administrația statului de pavilion” înseamnă autoritățile competente ale statului al cărui pavilion are dreptul să îl arboreze nava sau ambarcațiunea;	<i>administrația statului de pavilion</i> - autoritățile competente ale statului al cărui pavilion are dreptul să îl arboreze nava sau ambarcațiunea;	Compatibil	
(u) „statul portului” înseamnă un stat membru din sau către portul sau porturile cărora o navă sau o ambarcațiune care arborează un alt pavilion decât cel al respectivului stat membru efectuează curse interne;	<i>statul portului</i> - statul din sau către portul sau porturile cărora o navă sau o ambarcațiune care arborează un alt pavilion decât cel al respectivului stat efectuează voiaje;	Compatibil	

(v) „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (¹)	<i>organizație recunoscută</i> - o organizație recunoscută de Guvernul Republicii Moldova care efectuează supravegherea asupra respectării pe nave a convențiilor internaționale;	Compatibil	
(w) „o milă” înseamnă 1 852 de metri;	<i>o milă</i> - 1 852 de metri;	Compatibil	
(x) „înălțime semnificativă a valului” înseamnă înălțimea medie a celei mai înalte treimi a înălțimii valului, observate într-o perioadă dată;	<i>înălțimea etravei</i> - înălțimea la prova, astfel cum este definită în regula 39 din Convenția internațională asupra liniilor de încărcare;	Compatibil	
(y) „persoane cu mobilitate redusă” înseamnă persoane care au o anumită dificultate în utilizarea transportului public, inclusiv persoanele vârstnice, persoanele cu handicap, persoanele cu deficiențe senzoriale și utilizatorii de scaune cu rotile, femeile însărcinate și persoanele care însoțesc copii mici;	<i>persoane cu mobilitate redusă</i> - persoane care au o anumită dificultate în utilizarea transportului public, inclusiv persoanele vârstnice, persoanele cu handicap, persoanele cu deficiențe senzoriale și utilizatorii de scaune cu rotile, femeile însărcinate și persoanele care însoțesc copii mici;	Compatibil	
(z) „velier” înseamnă o navă propulsată cu vele, chiar dacă este dotată cu propulsie mecanică pentru scopuri auxiliare și de urgență;	<i>velier</i> - o navă propulsată cu vele, chiar dacă este dotată cu propulsie mecanică pentru scopuri auxiliare și de urgență;	Compatibil	
(za) „material echivalent” înseamnă aliaj de aluminiu sau orice alt material incombustibil care, prin el însuși sau datorită izolării prevăzute, menține proprietăți structurale și de integritate echivalente oțelului la sfârșitul expunerii aplicabile la determinarea standard a temperaturii de aprindere;	<i>material echivalent</i> - aliaj de aluminiu sau orice alt material incombustibil care, prin el însuși sau datorită izolării prevăzute, menține proprietăți structurale și de integritate echivalente oțelului la sfârșitul expunerii aplicabile la determinarea standard a temperaturii de aprindere;	Compatibil	
(zb) „determinare standard a temperaturii de aprindere” înseamnă un test în care probe de pereți etanși sau de punți relevante sunt expuse într-un cuptor de testare la temperaturi care corespund aproximativ curbei standard timp-temperatură, în conformitate cu metoda de testare specificată în Codul internațional din 2010 pentru aplicarea metodelor de încercare la foc, cuprins în Rezoluția MSC.307(88) a OMI din 3 decembrie 2010, în versiunea sa actualizată;	<i>determinare standard a temperaturii de aprindere</i> - un test în care probe de pereți etanși sau de punți relevante sunt expuse într-un cuptor de testare la temperaturi care corespund aproximativ curbei standard timp-temperatură, în conformitate cu metoda de testare specificată în Codul internațional din 2010 pentru aplicarea metodelor de încercare la foc (Codul FTP 2010), cuprins în Rezoluția MSC.307(88) a OMI din 3 decembrie 2010, în versiunea sa actualizată;	Compatibil	
(zc) „navă tradițională” înseamnă orice tip de navă de pasageri istorică concepută înainte de 1965, precum și copiile acestora, construite cu precădere din materiale originale, inclusiv cele concepute să încurajeze și să promoveze aptitudinile și navigația tradiționale, care împreună reprezintă monumente culturale vii, operate conform principiilor navigației și tehnicii tradiționale;	<i>navă tradițională</i> - orice tip de navă de pasageri cu valoare istorică, concepută înainte de 1965, precum și copiile acestora, construite cu precădere din materiale originale, inclusiv cele concepute să încurajeze și să promoveze aptitudinile și navigația tradiționale, care împreună reprezintă monumente culturale vii, operate conform principiilor navigației și tehnicii tradiționale;	Compatibil	
(zd) „iaht de agrement sau ambarcațiune de agrement” înseamnă o navă neangajată în activități comerciale, indiferent de modul său de propulsie;	<i>iaht de agrement sau ambarcațiune de agrement</i> - o navă neangajată în activități comerciale, indiferent de modul său de propulsie;	Compatibil	
(ze) „navă de serviciu” înseamnă o ambarcațiune transportată la bordul unei nave, utilizată pentru transferul unui număr de peste 12 pasageri de la o navă de pasageri staționară la țărm și retur;	<i>navă de serviciu</i> - o ambarcațiune transportată la bordul unei nave, utilizată pentru transferul unui număr de peste 12 pasageri de la o navă de pasageri staționară la țărm și retur;	Compatibil	
(zf) „navă de servicii în larg” înseamnă o navă utilizată pentru transportul confortabil al personalului industrial care nu desfășoară la bord lucrări esențiale pentru activitatea navei;	<i>navă de servicii în larg</i> - o navă utilizată pentru transportul confortabil al personalului industrial care nu desfășoară la bord lucrări esențiale pentru activitatea navei;	Compatibil	
(zg) „ambarcațiune de servicii în larg” înseamnă o ambarcațiune utilizată pentru transportul confortabil al personalului industrial care nu desfășoară la bord lucrări esențiale pentru activitatea ambarcațiunii;	<i>navă de servicii în larg</i> - o navă utilizată pentru transportul confortabil al personalului industrial care nu desfășoară la bord lucrări esențiale pentru activitatea navei;	Compatibil	

(zh) „reparații, modificări și transformări de importanță majoră” înseamnă oricare dintre următoarele: - orice schimbare care modifică substanțial dimensiunile unei nave, de exemplu lungirea prin adăugarea unui nou corp central; - orice schimbare care modifică substanțial capacitatea de transport de pasageri a unei nave, de exemplu transformarea punții pentru vehicule în spațiu de cazare pentru pasageri; - orice conversie a oricărui tip de navă în navă de pasageri.	<i>reparații, modificări și transformări de importanță majoră</i> - oricare dintre următoarele: - orice schimbare care modifică substanțial dimensiunile unei nave, - orice schimbare care modifică substanțial capacitatea de transport de pasageri a unei nave, - orice schimbare care modifică substanțial durata de exploatare a unei nave; - orice conversie a oricărui tip de navă în navă de pasageri;	Compatibil	
Articolul 3 Domeniul de aplicare	Articolul 2. Domeniul de aplicare		
Prezenta directivă se aplică următoarelor nave și ambarcațiuni de pasageri, indiferent de pavilionul lor, atunci când sunt angajate în curse interne:	(1) Prezenta lege se aplică următoarelor nave și ambarcațiuni de pasageri, indiferent de pavilionul lor, atunci când sunt angajate în voiaje internaționale:	Compatibil	
(a) navelor de pasageri noi sau celor existente, având o lungime mai mare sau egală cu 24 de metri;	a) navelor de pasageri noi sau celor existente, cu o lungime mai mare sau egală cu 24 de metri;	Compatibil	
(b) ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri. Fiecare stat membru, în calitatea sa de stat al portului, se asigură că navele de pasageri și ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri care navighează sub pavilionul unui stat care nu este stat membru respectă integral cerințele prezentei directive, înainte de a se putea angaja în curse interne în statul membru respectiv.	(b) navelor de mare viteză pentru pasageri. Articolul 15. Procedura de salvagardare Agenția Navală va efectua controlul statului portului potrivit Regulamentului aprobat de Guvern, la navele de pasageri și navele de pasageri de mare viteză care arborează pavilionul unui stat, care nu este stat membru al UE și se va sigura că sunt respectate integral cerințele prezentei legi înainte ca aceste să se efectueze voiaje pe căile navigabile ale Republicii Moldova.	Compatibil	
(2) Prezenta directivă nu se aplică:	(2) Prezenta lege nu se aplică:	Compatibil	
(a) navelor de pasageri care sunt:	1. navelor de pasageri care sunt:	Compatibil	
(i) nave de război sau nave destinate transportului de trupe;	a) nave de război sau nave destinate transportului de trupe;	Compatibil	
(ii) veliere;	b) veliere;	Compatibil	
(iii) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice;	c) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice;	Compatibil	
(iv) nave construite dintr-un alt material decât oțelul sau un material echivalent și nereglementate de standardele aplicabile navelor de mare viteză [Rezoluția MSC 36(63) sau MSC.97(73)] sau navelor cu sustentație dinamică [Rezoluția A.373(X)];	d) nave construite dintr-un alt material decât oțelul sau un material echivalent și nereglementate de standardele aplicabile navelor de mare viteză sau navelor cu sustentație dinamică;	Parțial compatibil	Rezoluțiile la care fac trimitere actul european amendează Codurile pe care R.M. nu le-a transpus.
(v) nave de lemn de construcție primitivă;	e) nave de lemn de construcție primitivă;	Compatibil	
(vi) nave tradiționale;	f) nave tradiționale;	Compatibil	
(vii) iahturi de agrement;	g) iahturi de agrement;		
(viii) nave care navighează exclusiv în zone portuare;	h) nave care navighează exclusiv în zone portuare	Compatibil	
(ix) nave de servicii în larg sau (x) nave de serviciu;	i) nave de serviciu în larg sau nave de serviciu.	Compatibil	
(b) ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri care sunt:	2. ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri care sunt:	Compatibil	
(i) ambarcațiuni de război sau destinate transportului de trupe;	a) ambarcațiuni de război sau destinate transportului de trupe;	Compatibil	
(ii) ambarcațiuni de agrement;	b) ambarcațiuni de agrement;		
(iii) ambarcațiuni care navighează exclusiv în zone portuare sau	c) ambarcațiuni care navighează exclusiv în zone portuare sau	Incompatibil	
(iv) ambarcațiuni de servicii în larg.	d) ambarcațiuni de servicii în larg.	Incompatibil	

(3) Statele membre care nu dețin porturi maritime și nici nave de pasageri sau ambarcațiuni care arborează pavilionul lor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive pot deroga de la dispozițiile prezentei directive, cu excepția obligației prevăzute la paragraful al doilea. Statele membre care doresc să recurgă la această derogare în interes propriu transmit Comisiei până la 21 decembrie 2019 dacă sunt îndeplinite condițiile și informează Comisia anual cu privire la orice modificare survenită ulterior. Aceste state membre nu pot permite navelor de pasageri sau ambarcațiunilor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive să arboreze pavilionul lor decât după ce au transpus și pus în aplicare prezenta directivă.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 4 Clasificarea zonelor maritime și a claselor de nave de pasageri	Articolul 4. Clasificarea zonelor maritime și a claselor de nave de pasageri		
(1) Zonele maritime se împart în următoarele categorii: „Zona A” înseamnă o zonă maritimă în afara zonelor B, C și D. „Zona B” înseamnă o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 20 de mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului, dar care se află în afara zonelor C și D. „Zona C” înseamnă o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 5 mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului, dar în afara zonei maritime D, dacă există. În plus, probabilitatea ca înălțimea semnificativă a valului să depășească 2,5 metri este mai mică de 10 % într-o perioadă de un an, în cazul operării pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică, în cazul operării sezoniere, precum operarea pe perioada verii. „Zona D” înseamnă o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 3 mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului. În plus, probabilitatea ca înălțimea semnificativă a valului să depășească 1,5 metri este mai mică de 10 % într-o perioadă de un an, în cazul operării pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică, în cazul operării sezoniere, precum operarea pe perioada verii.	(1) Zonele maritime se împart în următoarele categorii: a) Zona A - o zonă maritimă în afara zonelor B, C și D; b) Zona B - o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 20 de mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului, dar care se află în afara zonelor C și D; c) Zona C - o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 5 mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului, dar în afara zonei maritime D, dacă există. Probabilitatea ca înălțimea semnificativă a valului să depășească 2,5 metri este mai mică de 10 % într-o perioadă de un an, în cazul operării pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică, în cazul operării sezoniere, precum operarea pe perioada verii; d) Zona D - o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 3 mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului. Probabilitatea ca înălțimea semnificativă a valului să depășească 1,5 metri este mai mică de 10 % într-o perioadă de un an, în cazul operării pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică, în cazul operării sezoniere, precum operarea pe perioada verii.	Compatibil	
(2) Fiecare stat membru (a) stabilește și actualizează, atunci când este necesar, o listă conținând zonele maritime aflate sub jurisdicția sa; (b) stabilește marginea interioară a zonei maritime celei mai apropiate de linia țărmului său; (c) publică lista într-o bază de date publică disponibilă pe site-ul web al autorității maritime competente; (d) informează Comisia cu privire la locul în care sunt publicate aceste informații și atunci când se aduc modificări listei. (3) Prin derogare de la obligația de a stabili o listă a zonelor maritime, Grecia poate stabili și actualizează, atunci când este necesar, o listă a culoarelor		Prevederi UE neaplicabile	

maritime, care să acopere culoarele maritime din Grecia utilizând criteriile corespunzătoare pentru categoriile care figurează la alineatul (1).			
(4) Navele de pasageri se împart în următoarele clase, în funcție de zona maritimă în care pot opera: „Clasa A” înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne în zonele A, B, C și D. „Clasa B” înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne în zonele B, C și D. „Clasa C” înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne în zonele C și D. „Clasa D” înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne în zona D.	(2) Navele de pasageri se împart în următoarele clase, în funcție de zona maritimă în care pot opera: a) Clasa A - o navă de pasageri angajată în voiaje în zonele A, B, C și D; b) Clasa B - o navă de pasageri angajată în voiaje în zonele B, C și D; c) Clasa C - o navă de pasageri angajată în voiaje în zonele C și D; d) Clasa D - o navă de pasageri angajată în voiaje în zona D.		
În ceea ce privește ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, se aplică categoriile definite la capitolul 1 punctele 1.4.10 și 1.4.11 din Codul ambarcațiunilor de mare viteză din 1994 sau la capitolul 1 punctele 1.4.12 și 1.4.13 din Codul ambarcațiunilor de mare viteză din 2000.	(3) În ceea ce privește ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, se aplică categoriile definite la capitolul 1 punctele 1.4.10 și 1.4.11 din Codul ambarcațiunilor de mare viteză din 1994 sau la capitolul 1 punctele 1.4.12 și 1.4.13 din Codul ambarcațiunilor de mare viteză din 2000.		
Articolul 5 Punerea în aplicare	Articolul 5. Punerea în aplicare		
(1) Navele și ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, noi sau existente, angajate în curse interne, respectă normele și standardele de siguranță stabilite de prezenta directivă.	(1) Navele de pasageri și navele de pasageri de mare viteză, noi sau existente, angajate în voiaje internaționale, respectă normele și standardele de siguranță stabilite de prezenta lege.	Compatibil	
(2) Statele membre nu interzic exploatarea, pentru motive care țin de prezenta directivă, a navelor de pasageri sau a ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri angajate în curse interne și care respectă cerințele din prezenta directivă, inclusiv cerințele suplimentare impuse de un stat membru în conformitate cu articolul 9 alineatul (1). Fiecare stat membru, acționând în calitate sa de stat al portului, recunoaște certificatul de siguranță pentru ambarcațiuni de mare viteză și permisul de funcționare emise de un alt stat membru, în cazul ambarcațiunilor de mare viteză angajate în curse interne, sau certificatul de siguranță pentru navele de pasageri menționat la articolul 13, emis de un alt stat membru, în cazul navelor de pasageri angajate în curse interne.	(2) Agenția Navală nu interzice exploatarea, pentru motive care țin de prezenta lege, a navelor de pasageri sau a ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri angajate în voiaje internaționale și care respectă cerințele din prezenta lege, inclusiv cerințele suplimentare impuse de statul străin. (3) Agenția Navală recunoaște certificatul de siguranță pentru navele de mare viteză și alte acte conexe emise de un stat membru al Uniunii Europene (în continuare – UE), în cazul ambarcațiunilor de mare viteză angajate în voiaje internaționale, sau certificatul de siguranță pentru navele de pasageri menționat la articolul 11, în cazul navelor de pasageri străine angajate în voiaje internaționale.	Compatibil	
(4) Echipamentele maritime care respectă cerințele stabilite în temeiul Directivei 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului (2) sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele prezentei directive.	(4) Echipamentele maritime care respectă cerințele stabilite în reglementarea tehnică pentru echipamentele maritime aprobată de Guvern, sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 7 Cerințe privind siguranța	Articolul 6. Cerințe de siguranță		
(1) În ceea ce privește navele noi și existente din clasele A, B, C și D:	(1) Pentru navele noi și existente din clasele A, B, C și D se stabilesc următoarele cerințe:		
(a) construcția și întreținerea corpului navei, a mașinilor principale și auxiliare, a instalațiilor electrice și automate respectă standardele specificate în vederea clasificării pe baza normelor unei organizații recunoscute sau a unor norme echivalente aplicate de o administrație în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului (3);	a) construcția și întreținerea corpului navei, a mașinilor principale și auxiliare, a instalațiilor electrice și automate sunt conforme standardelor specificate în vederea clasificării pe baza normelor unei organizații recunoscute.	Parțial compatibil	Mecanismul prevăzut la art. 11 alineatul (2) din Directiva 2009/15/CE actualmente nu poate fi aplicat R.M.

(b) se aplică dispozițiile capitolului IV, inclusiv modificările GMDSS din 1988, și ale capitolelor V și VI ale Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare.	b) se aplică prevederile capitolului IV, inclusiv modificările GMDSS din 1988, și ale capitolelor V și VI ale Convenției SOLAS.	Compatibil	
(2) În ceea ce privește noile nave de pasageri:	(2) Pentru navele de pasageri noi se stabilesc următoarele cerințe:	Compatibil	
(a) cerințe generale:	1. cerințe generale:	Compatibil	
(i) navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare, precum și cerințele în materie specificate în prezenta directivă; pentru regulile a căror interpretare este lăsată de Convenția SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare, la latitudinea administrației, administrația statului de pavilion trebuie să aplice interpretările din anexa I la prezenta directivă;	a) navele din clasa A respectă integral cerințele Convenției SOLAS precum și cerințele în materie specificate în prezenta lege, pentru regulile a căror interpretare prevăzută în Convenția SOLAS, este la latitudinea administrației, Agenția Navală aplică cerințele de siguranță pentru navele de pasageri, aprobate prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort;	Parțial compatibil	Anexa nr. 1 din actul UE va fi transpusă prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort;
(ii) navele noi de pasageri din clasele B, C și D trebuie să respecte cerințele din domeniu specificate în prezenta directivă;	b) navele din clasele B, C și D respectă cerințele din domeniu specificate în prezenta lege;	Compatibil	
(b) cerințe privind linia de încărcare:	2. cerințe privind linia de încărcare:	Compatibil	
(i) toate navele noi de pasageri cu lungimea de 24 metri sau mai mare trebuie să respecte cerințele Convenției internaționale din 1966 privind liniile de încărcare;	a) navele cu lungimea de 24 metri sau mai mare trebuie să respecte cerințele Convenției internaționale asupra liniilor de încărcare;	Compatibil	
(iii) în pofida punctului (i), navele noi de pasageri din clasa D sunt scutite de cerința referitoare la înălțimea minimă la prova prevăzută în Convenția internațională din 1966 privind liniile de încărcare;	b) prin derogare de la prevederile lit.(a) navele din clasa D sunt scutite de cerința referitoare la înălțimea minimă la prova prevăzută în Convenția internațională asupra liniilor de încărcare;	Compatibil	
(iv) navele noi de pasageri din clasele A, B, C și D se prevăd cu punte continuă.	c) navele din clasele A, B, C și D se prevăd cu punte continuă.	Compatibil	
(3) Cu privire la navele de pasageri existente:	(3) Pentru navele de pasageri existente sunt stabilite următoarele cerințe:		
(a) navele de pasageri existente din clasa A trebuie să respecte cerințele pentru navele de pasageri definite în Convenția SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare, precum și cerințele în materie din prezenta directivă; în cazul regulilor a căror interpretare este lăsată de Convenția SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare, la latitudinea administrației, administrația statului de pavilion trebuie să aplice interpretările din anexa I la prezenta directivă;	a) navele din clasa A respectă cerințele pentru navele de pasageri definite în Convenția SOLAS, precum și cerințele în materie din prezenta lege; în cazul regulilor a căror interpretare este prevăzută de Convenția SOLAS, Agenția Navală aplică cerințele de siguranță pentru navele de pasageri, aprobate prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort;	Parțial compatibil	Anexa nr. 1 din actul UE va fi transpusă prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort;
(b) navele de pasageri existente din clasa B trebuie să respecte cerințele în materie din prezenta directivă;	b) navele din clasa B respectă cerințele în materie din prezenta lege;	Compatibil	
(c) navele de pasageri existente din clasele C și D respectă cerințele în materie din prezenta directivă, iar pentru aspectele care nu sunt reglementate de cerințele menționate, normele administrației statului de pavilion; aceste norme asigură un nivel de siguranță echivalent cu cel din capitolele II-1 și II-2 din anexa I, luând în considerare și condițiile locale de exploatare specifice zonelor maritime în care sunt autorizate să opereze aceste nave; înainte ca navele de pasageri existente din clasele C și D să poată fi angajate în curse interne regulate într-un stat al portului, administrația statului de pavilion obține acordul statului portului privind normele în cauză;	c) navele din clasele C și D respectă cerințele în materie din prezenta lege, iar pentru aspectele care nu sunt reglementate de cerințele menționate, normele stabilite de Agenția Navală, sunt echivalente cu cerințele de siguranță pentru navele de pasageri, aprobate prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort, luând în considerare și condițiile locale de exploatare specifice zonelor maritime în care sunt notificate să opereze aceste nave; d) înainte ca navele de pasageri existente din clasele C și D să poată fi angajate în voiaje internaționale regulate într-un stat al portului, Agenția Navală solicită acordul de la administrația statului portului privind normele în cauză;	Parțial compatibil	Anexa nr. 1 din actul UE va fi transpusă prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort;

(d) dacă consideră că normele impuse de administrația statului portului în temeiul literei (c) de la prezentul alineat nu sunt rezonabile, statul membru informează de îndată Comisia cu privire la aceasta. Comisia adoptă acte de punere în aplicare care cuprind decizia sa în privința faptului dacă respectivele norme sunt rezonabile. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2).	e) dacă consideră că normele impuse de administrația statului portului, potrivit literei d) nu sunt rezonabile, Agenția Navală informează imediat Comisia cu privire la aceasta;		
(4) Cu privire la ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri:	(4) Pentru navele de mare viteză pentru pasageri sunt stabilite următoarele cerințe:	Compatibil	
(a) navele de mare viteză pentru pasageri, construite sau care fac obiectul unor reparații, modificări și transformări de amplasare la 1 ianuarie 1996 sau după această dată, trebuie să respecte cerințele aferente regulii X/2 și X/3 a Convenției SOLAS din 1974, cu excepția următoarelor situații:	1. navele construite sau care fac obiectul unor reparații, modificări și transformări efectuate la 1 ianuarie 1996 sau după această dată, trebuie să respecte cerințele aferente regulii X/2 și X/3 a Convenției SOLAS, cu excepția următoarelor situații:	Compatibil	
- dacă li s-a montat chila sau dacă se aflau într-o etapă de construcție similară nu mai târziu de iunie 1998; și	a) dacă li s-a montat chila sau dacă se aflau într-o etapă de construcție similară nu mai târziu de iunie 1998; și	Compatibil	
- dacă livrarea și darea în exploatare au avut loc nu mai târziu de decembrie 1998; și	b) dacă livrarea și darea în exploatare au avut loc nu mai târziu de decembrie 1998; și	Compatibil	
respectă în totalitate cerințele din Codul de siguranță al ambarcațiunilor cu forță portantă dinamică (Codul DSC) inclus în Rezoluția OMI A.373(10), în versiunea sa actualizată;	c) respectă în totalitate cerințele din Codul de siguranță al ambarcațiunilor cu forță portantă dinamică (Codul DSC), actualizat;	Compatibil	
(b) ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri construite înainte de 1 ianuarie 1996 care îndeplinesc cerințele Codului pentru ambarcațiuni de mare viteză își continuă activitatea certificată în temeiul acestui cod; ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri construite înainte de 1 ianuarie 1996 care nu respectă cerințele din Codul pentru ambarcațiunile de mare viteză nu pot fi angajate în curse interne, cu excepția cazului în care funcționau deja pe curse interne într-un stat membru la data de 4 iunie 1998, caz în care acestea pot fi lăsate să funcționeze în statul membru respectiv. Aceste ambarcațiuni trebuie să respecte cerințele Codului DSC;	2. navele construite înainte de 1 ianuarie 1996 care îndeplinesc cerințele Codului pentru ambarcațiuni de mare viteză pot continua activitatea notificată în temeiul acestui cod;	Parțial compatibil	Transpunerea alin. 2 privind funcționare pe curse interne într-un stat membru UE la data de 4 iunie 1998 nu este relevantă, or probarea activității este una ambiguă.
(c) construcția și întreținerea ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri și a echipamentelor acestora respectă normele de clasificare a ambarcațiunilor de mare viteză ale unei organizații recunoscute sau normele echivalente utilizate de o administrație, în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2009/15/CE.	3. construcția și întreținerea ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri și a echipamentelor acestora respectă normele de clasificare a ambarcațiunilor de mare viteză ale unei organizații recunoscute.	Compatibil	
(5) În ceea ce privește reparațiile, modificările și transformările de importanță majoră, precum și echiparea și dotarea aferente ale navelor noi și existente, acestea se conformează cerințelor referitoare la navele noi de la alineatul (2) litera (a); modificările aduse unei nave care au ca unic scop realizarea unui standard superior de supraviețuire nu sunt considerate modificări majore.	(5) Reparațiile, modificările și transformările majore, precum și echiparea și dotarea aferente ale navelor noi și existente, acestea se conformează cerințelor referitoare la navele noi de la pct. 1 alineatul (2); modificările aduse unei nave care au ca unic scop implementarea unui standard nou adoptat, în vederea siguranței nu sunt considerate modificări majore.	Compatibil	
(6) Navele construite din materiale echivalente înainte de 20 decembrie 2017 se conformează cerințelor prezentei directive până la 22 decembrie 2025.		Prevederi UE neaplicabile	Norma caducă
(7) Prin derogare de la prezenta directivă, un stat membru sub al cărui pavilion navighează la 20 decembrie 2017 peste 60 de nave de pasageri construite din		Prevederi UE neaplicabile	

aliaj de aluminiu poate scuti de prevederile prezentei directive următoarele nave de pasageri pentru următoarele perioade:			
(a) navele de pasageri din clasele B, C și D construite din aliaj de aluminiu după 20 decembrie 2017, pentru o perioadă de zece ani de la data menționată, și		Prevederi UE neaplicabile	
(b) navele de pasageri din clasele B, C și D construite din aliaj de aluminiu înainte de 20 decembrie 2017, pentru o perioadă de 12 ani de la data menționată, cu condiția ca navele menționate să opereze exclusiv între porturi din statul membru respectiv. Orice stat membru care dorește să facă uz de această derogare în interes propriu notifică Comisia cu privire la intenția sa de a face aceasta până la 21 decembrie 2019 și informează Comisia cu privire la conținut. Acestea transmit, de asemenea, Comisiei orice modificare ulterioară. Comisia informează celelalte state membre în conformitate cu articolul 9 alineatul (4).		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 7 Cerințe de stabilitate și de scoatere din circulație progresivă a navelor de pasageri ro-ro	Articolul 7. Cerințe de stabilitate		
(1) Navele de pasageri ro-ro din clasa C ale căror chile au fost puse sau care s-au aflat într-un stadiu similar de construcție la 1 octombrie 2004 sau ulterior acestei date și toate navele de pasageri ro-ro din clasele A și B respectă dispozițiile articolelor 6, 8 și 9 din Directiva 2003/25/CE.	Navele de pasageri ro-ro din clasa C ale căror chile au fost puse sau care s-au aflat într-un stadiu similar de construcție la 1 octombrie 2004 sau ulterior acestei date și toate navele de pasageri ro-ro din clasele A și B respectă cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, aprobate de Guvern.		
Articolul 8 Cerințe de siguranță pentru persoanele cu mobilitate redusă	Articolul 8. Cerințe de siguranță pentru persoanele cu mobilitate redusă		
(1) Statele membre asigură luarea măsurilor adecvate bazate, după caz, pe orientările din anexa III, pentru a permite persoanelor cu mobilitate redusă să aibă acces în condiții de siguranță pe toate navele de pasageri din clasele A, B, C și D și pe toate ambarcațiunile de pasageri de mare viteză, utilizate în transportul public, cu chila care a fost pusă sau care se aflau într-un stadiu similar de construcție la 1 octombrie 2004 sau ulterior acestei date	(1) Agenția Navală se asigură că persoanele cu mobilitate redusă dispun de acces în condiții de siguranță pe toate navele de pasageri din clasele A, B, C și D și pe toate ambarcațiunile de pasageri de mare viteză, utilizate în transportul public, cu chila care a fost pusă sau care se aflau într-un stadiu similar de construcție la 1 octombrie 2004 sau ulterior acestei date potrivit orientărilor din alineatul (3).	Compatibil	
(2) Statele membre cooperează și se consultă cu organizațiile care reprezintă persoanele cu mobilitate redusă asupra aplicării orientărilor din anexa III..		Prevederi UE neaplicabile	
(3) În scopul modificării navelor de pasageri din clasele A, B, C și D și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză, utilizate în transportul public, cu chila care a fost pusă sau care se aflau într-un stadiu similar de construcție înainte de 1 octombrie 2004, statele membre aplică orientările din anexa III în mod judicios și fezabil din punct de vedere economic.	(2) În scopul modificării navelor de pasageri din clasele A, B, C și D și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză, cu chila care a fost pusă, sau care se aflau într-un stadiu similar de construcție înainte de 1 octombrie 2004, Agenția Navală aplică orientările prevăzute la alineatul (3) în mod judicios și fezabil din punct de vedere economic.	Compatibil	
Articolul 9 Condiții suplimentare de siguranță, echivalențe, derogări și măsuri de salvare	Articolul 9. Condiții suplimentare de siguranță, echivalență, derogări și măsuri de salvare	Compatibil	
(1) Dacă un stat membru sau un grup de state membre consideră că cerințele de siguranță trebuie îmbunătățite în anumite situații din cauza condițiilor locale specifice și dacă se demonstrează această necesitate, statele membre pot să adopte, urmând procedura prevăzută la alineatul (4), măsuri de îmbunătățire a condițiilor de siguranță.	(1) În cazul în care cerințele de siguranță aplicabile trebuie îmbunătățite în anumite situații din cauza condițiilor locale specifice și dacă necesitatea respectivă este justificată, Agenția Navală, urmând procedura prevăzută la alineatul (4), adoptă măsuri de îmbunătățire a condițiilor de siguranță pe un termen stabilit.	Compatibil	

(2) Un stat membru poate să adopte, cu respectarea procedurii prevăzute la alineatul (4), măsuri care să permită echivalențe pentru anumite cerințe specifice ale prezentei directive, cu condiția ca eficacitatea acestor echivalențe să fie cel puțin egală cu cea a acestor cerințe.	(2) Agenția Navală este în drept să adopte, cu respectarea procedurii prevăzute la alineatul (4), măsuri care să permită echivalențe pentru anumite cerințe specifice ale prezentei legi, cu condiția ca eficacitatea acestor echivalențe să fie cel puțin egală cu cea a acestor cerințe.	Compatibil	
(3) Un stat membru poate să adopte, cu condiția să nu existe o scădere a nivelului de siguranță și cu respectarea procedurii prevăzute la alineatul (4), măsuri de derogare de către nave de la anumite condiții specifice din prezenta directivă pentru cursele interne efectuate în statul respectiv, inclusiv în zonele maritime de arhipelag protejate de efectele de mare deschisă în anumite condiții de exploatare, cum ar fi o înălțime semnificativă mai mică a valului, perioada limitată a anului, călătorii numai în timpul zilei sau în condiții climatice sau meteorologice corespunzătoare ori durata limitată de călătorie, sau proximitatea serviciilor de salvare.	(3) Agenția Navală este în drept să adopte, cu condiția să nu existe o scădere a nivelului de siguranță și cu respectarea procedurii prevăzute la alineatul (4), măsuri de derogare de către nave de la anumite condiții specifice din prezenta lege pentru voiajele pe căile navigabile ale Republicii Moldova.	Compatibil	
(4) Statul membru care invocă în interes propriu drepturile acordate de alineatul (1), (2) sau (3) procedează în conformitate cu dispozițiile de la al doilea până la al șaptelea paragraf din prezentul alineat. Statul membru notifică Comisiei măsurile pe care intenționează să le adopte, specificând suficiente detalii pentru a se confirma că nivelul de siguranță este menținut la un nivel corespunzător. Dacă, în termen de șase luni de la notificare, Comisia adoptă un act de punere în aplicare care cuprinde decizia sa conform căreia măsurile propuse nu se justifică, se solicită statului membru menționat să modifice sau să nu adopte măsurile propuse. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2). Măsurile adoptate se menționează în legislația națională relevantă și se comunică Comisiei și celorlalte state membre. Oricare dintre aceste măsuri se aplică tuturor navelor de pasageri din aceeași clasă sau ambarcațiunilor care funcționează în aceleași condiții specificate, fără discriminare legată de pavilionul, naționalitatea sau locul de stabilire al operatorului lor. Măsurile menționate la alineatul (3) se aplică numai atâta timp cât nava sau ambarcațiunea funcționează în condițiile specificate. Statele membre notifică măsurile menționate la al doilea și la al patrulea paragraf Comisiei, prin intermediul unei baze de date pe care Comisia o instituie și o gestionează în acest scop și la care Comisia și statele membre au acces. Comisia pune la dispoziție măsurile adoptate pe un site web accesibil publicului.	4) Agenția Navală notifică în prealabil autoritatea centrală, în subordinea căreia se află, măsurile pe care intenționează să le adopte, specificând suficiente detalii pentru a se confirma că nivelul de siguranță este menținut la un nivel corespunzător. Măsurile respective se adoptă în baza ordinul directorului Agenției Navale și se publică pe pagina web a instituției. Aceste măsuri se aplică tuturor navelor de pasageri din aceeași clasă sau ambarcațiunilor care funcționează în aceleași condiții specificate, fără discriminare legată de pavilionul, naționalitatea sau locul de stabilire al operatorului lor. (5) Agenția Navală comunică Comisiei Europene măsurile pe care intenționează să le adopte, specificând suficiente detalii pentru a se confirma că nivelul de siguranță este menținut la un nivel corespunzător.	Parțial compatibil	
(5) Dacă un stat membru consideră că o navă sau o ambarcațiune de pasageri care operează pe cursă internă în interiorul statului respectiv prezintă, deși respectă dispozițiile prezentei directive, un pericol grav pentru siguranța persoanelor, a bunurilor sau a mediului, funcționarea navei sau a ambarcațiunii poate fi suspendată sau se pot impune măsuri suplimentare de siguranță, până la îndepărtarea pericolului. În condițiile de mai sus se aplică următoarea procedură:	(6) În cazul în care Agenția Navală consideră că o navă sau o ambarcațiune de pasageri care operează un voiaj internațional pe căile navigabile ale Republicii Moldova respectiv prezintă, deși respectă dispozițiile prezentei legi, un pericol grav pentru siguranța persoanelor, a bunurilor sau a mediului, restricționează operarea navei sau a ambarcațiunii, sau impune măsuri suplimentare de siguranță, până la îndepărtarea pericolului.	Compatibil	

	În condițiile de mai sus Agenția Navală cu prezentarea unor motive întemeiate care au stat la baza deciziei, informează în termen de trei zile.		
(a) statul membru informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia sa, cu prezentarea unor motive întemeiate care au stat la baza deciziei;	a) autoritatea centrală, în subordinea căreia se află; b) Comisia Europeană și alte state relevante.	Compatibil	
(b) Comisia examinează dacă se justifică suspendarea sau măsurile suplimentare având drept temei pericolul grav pentru siguranță și mediu;		Prevederi UE neaplicabile	
(c) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care cuprind decizia sa cu privire la faptul dacă decizia statului membru de a suspenda exploatarea navei sau a ambarcațiunii sau de a impune măsuri suplimentare se justifică sau nu din motive de pericol grav pentru siguranța vieții ori a proprietății sau pentru mediu, iar în cazul în care suspendarea sau impunerea de măsuri suplimentare nu se justifică, actele de punere în aplicare respective cuprind decizia sa de a cere statului membru să retragă suspendarea sau măsurile. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2).		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 10 Adaptări (1) Luând în considerare evoluțiile la nivel internațional, în particular în cadrul OMI, se poate proceda la adaptarea: (a) definițiilor de la articolul 2 literele (a), (b), (c), (d) și (v); (b) dispozițiilor privind procedurile și orientările referitoare la vizitele menționate la articolul 12; (c) dispozițiilor privind Convenția SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare, și Codul ambarcațiunilor de mare viteză, cu modificările ulterioare, prevăzute la articolul 4 alineatul (3), articolul 6 alineatul (4), articolul 12 alineatul (3) și la articolul 13 alineatul (3); (d) trimiterilor exprese la „Convențiile internaționale” și la rezoluțiile OMI menționate la articolul 2 literele (g), (m), (q) și (zb), la articolul 3 alineatul (2) litera (a), la articolul 6 alineatul (1) litera (b) și la articolul 6 alineatul (2) litera (b). (2) Anexele pot fi modificate în vederea: (a) aplicării, în sensul prezentei directive, a modificărilor aduse textului convențiilor internaționale; (b) ajustării specificațiilor tehnice care se găsesc în modificările la convențiile internaționale pentru navele de tipurile B, C și D și ambarcațiuni, luând în considerare experiența acumulată; (c) simplificării și clarificării elementelor tehnice, luând în considerare experiența dobândită prin implementarea acestora; (d) actualizării trimiterilor la alte instrumente ale Uniunii care se aplică navelor de pasageri pentru curse interne. (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10a pentru a adopta modificările la prezenta directivă menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol		Prevederi UE neaplicabile	

(4) În circumstanțe excepționale, în cazurile justificate în mod corespunzător de o analiză adecvată efectuată de către Comisie și pentru evitarea unei amenințări grave și inacceptabile la adresa siguranței maritime, a sănătății, a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor sau a mediului maritim sau pentru evitarea incompatibilității cu legislația maritimă a Uniunii, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 10a, de modificare a prezentei directive pentru a nu se aplica, în sensul prezentei directive, o modificare la instrumentele internaționale menționate la articolul 2. Respectivele acte delegate se adoptă cu cel puțin trei luni înainte de expirarea perioadei stabilite pe plan internațional pentru acceptarea tacită a modificării în cauză sau de data prevăzută pentru intrarea în vigoare a respectivei modificări. În perioada care precedă intrarea în vigoare a unui astfel de act delegat, statele membre se abțin de la orice inițiativă menită să integreze modificarea respectivă în legislația națională sau să aplice modificarea instrumentului internațional în cauză.			
Articolul 10a Exercitarea delegării (1) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10 alineatele (3) și (4) este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol. (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10 alineatele (3) și (4) se conferă Comisiei pe o perioadă de șapte ani de la 20 decembrie 2017. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de șapte ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 10 alineatele (3) și (4) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> sau la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare. (4) Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului. (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10 alineatul (3) sau (4) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.		Prevederi UE neaplicabile	

Articolul 11 Comitetul (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit în temeiul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (⁴).		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 12 Inspecții	Articolul 10. Inspecții		
(1) Fiecare navă de pasageri face obiectul inspecțiilor menționate la literele (a), (b) și (c) din partea administrației statului de pavilion:	(1) Navele de pasageri, care arborează pavilionul Republicii Moldova sunt supuse următoarelor inspecții:	Compatibil	
(a) o inspecție inițială înainte ca nava să fie dată în exploatare;	a) inspecția inițială înainte ca nava să fie dată în exploatare sau înregistrată;	Compatibil	
(b) o inspecție periodică o dată la 12 luni și	b) inspecția periodică o dată la 12 luni și	Compatibil	
(c) inspecții suplimentare, în funcție de situație.	c) inspecții suplimentare, în cazul deținerii informațiilor/indiciilor, determinate de probe aflate în posesia Agenției Navale, despre existența situațiilor de avarie, incident sau încălcare gravă a cerințelor de siguranță		
(3) Fiecare ambarcațiune de mare viteză pentru pasageri care trebuie să respecte, în conformitate cu dispozițiile articolului 6 alineatul (4) din prezenta directivă, cerințele din Codul pentru ambarcațiunile de mare viteză (Codul HSC), face obiectul inspecțiilor impuse de respectivul cod din partea administrației statului de pavilion.	(2) Fiecare navă de pasageri de mare viteză care arborează pavilionul Republicii Moldova și căreia este aplicabil Codul navelor de mare viteză și/sau Codului DSC sunt supuse inspecțiilor prevăzute de respectivul cod, cu eliberarea certificatelor aferente		
Ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri care trebuie să respecte, în conformitate cu dispozițiile articolului 6 alineatul (4), cerințele din Codul DSC, fac obiectul inspecțiilor impuse de Codul DSC din partea administrației statului de pavilion.			
(4) Se aplică procedurile și orientările pertinente referitoare la inspecțiile derulate în vederea eliberării Certificatului de siguranță pentru navele de pasageri menționate în Rezoluția A.997(25) a OMI, cu modificările ulterioare, privind „Orientările referitoare la inspecțiile desfășurate în temeiul sistemului armonizat de inspecții și certificare, 2007” sau procedurile destinate realizării aceluiași obiectiv.	(3) Se aplică procedurile și orientările pertinente referitoare la inspecțiile derulate în vederea eliberării Certificatului de siguranță pentru navele de pasageri menționate în Rezoluția A.997(25) a OMI, cu modificările ulterioare, privind „Orientările referitoare la inspecțiile desfășurate în temeiul sistemului armonizat de inspecții și certificare, 2007” sau procedurile destinate realizării aceluiași obiectiv.		
(5) Inspecțiile menționate la alineatele (1), (2) și (3) se efectuează exclusiv de către inspectorii administrației statului de pavilion, sau ai unei organizații recunoscute sau ai statului membru autorizat de către statul de pavilion, în scopul de a verifica dacă se respectă toate cerințele aplicabile din prezenta directivă.	(4) Inspecțiile menționate la alineatele (1) și (2) se efectuează exclusiv de către inspectorii Agenției Navale, sau ai unei organizații recunoscute, în scopul de a verifica dacă se respectă toate cerințele aplicabile din prezenta lege.		
Articolul 13 Certificate	Articolul 11. Certificatul de siguranță		
(1) Toate navele de pasageri noi și existente care îndeplinesc cerințele prezentei directive trebuie să dețină un certificat de siguranță al navei de pasageri, în conformitate cu prezenta directivă. Certificatul trebuie să respecte formatul prevăzut în anexa II. Acest certificat se emite de către administrația statului de	(1) Toate navele de pasageri noi și existente, care arborează pavilionul Republicii Moldova, care îndeplinesc cerințele prezentei legi dețin un certificat de siguranță al navei de pasageri, în conformitate cu prezenta lege.	Compatibil	

pavilion, după efectuarea unei inspecții inițiale, conform articolului 12 alineatul (1) litera (a).	(3) Certificatul respectă formatul prevăzut în anexă și se actualizează prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort și se emite de către Agenția Navală, după efectuarea unei inspecții inițiale, conform articolului 10 alineatul (1) lit. a).		
(2) Certificatul de siguranță al navei de pasageri se eliberează pentru o perioadă de maxim 12 luni. Perioada de valabilitate a certificatului poate fi prelungită de administrația statului de pavilion pentru o perioadă de grație de maxim o lună de la data expirării menționată pe certificat. Dacă s-a acordat prelungirea, perioada nouă de valabilitate a certificatului începe la data expirării certificatului existent înainte de prelungire. Reînnoirea Certificatului de siguranță al navei de pasageri se emite după efectuarea unei inspecții periodice, în conformitate cu articolul 12 alineatul (1) litera (b) și alineatul (2) litera (b).	(4) Certificatul de siguranță al navei de pasageri se eliberează pentru o perioadă de maxim 12 luni. Perioada de valabilitate a certificatului poate fi prelungită de Agenția Navală pentru o perioadă de grație de maxim o lună de la data expirării menționată pe certificat. Dacă s-a acordat prelungirea, perioada nouă de valabilitate a certificatului începe la data expirării certificatului existent înainte de prelungire. Reperfectarea certificatului de siguranță al navei de pasageri se permite după efectuarea unei inspecții periodice, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) litera b).	Compatibil	
(3) Pentru ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri care respectă cerințele din Codul HSC se eliberează un Certificat de siguranță a ambarcațiunilor de mare viteză și un Permis de funcționare a ambarcațiunilor de mare viteză de către administrația statului de pavilion, în conformitate cu dispozițiile din Codul HSC. Pentru ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri care respectă cerințele Codului DSC, administrația statului de pavilion emite un Certificat DSC referitor la construcție și instalații, precum și un Permis DSC de funcționare, în conformitate cu dispozițiile Codului DSC. Înainte de emiterea permisului de funcționare pentru ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri care efectuează curse interne într-un stat al portului, administrația statului de pavilion convine cu statul portului asupra tuturor condițiilor de funcționare aferente funcționării ambarcațiunii în statul respectiv. Administrația statului de pavilion înscrie toate aceste condiții în permisul de funcționare.	(5) Pentru navele de pasageri de mare viteză care respectă cerințele din Codul HSC se emite un certificat de siguranță a navelor de mare viteză și un permis de operare a navelor de mare viteză, în conformitate cu dispozițiile codului respectiv. (6) Pentru navele de pasageri de mare viteză care respectă cerințele Codului DSC, se emite un certificat de construcție și echipament pentru nave cu sustentație, precum și un permis de operare a navelor cu sustentație dinamică, în conformitate cu dispozițiile Codului DSC. (7) Înainte de a emite un permis de operare pentru navele de pasageri de mare viteză care efectuează voiaje internaționale pe căile navigabile ale unui stat străin, Agenția Navală convine cu statul portului asupra tuturor condițiilor operaționale aferente exploatării navei în statul respectiv. Agenția Navală înscrie toate aceste condiții în permisul de operare.	Compatibil	
(4) Măsurile suplimentare de siguranță, echivalențele și derogările acordate navelor sau ambarcațiunilor în temeiul articolului 9 alineatele (1), (2) și (3) și în conformitate cu acesta se înscriu în certificatul navei sau al ambarcațiunii.	(8) Măsurile suplimentare de siguranță, echivalențele și derogările acordate navelor sau ambarcațiunilor în temeiul articolului 9 alineatele (1) - (3) și în conformitate cu acesta se înscriu în certificatul navei sau al ambarcațiunii.	Compatibil	
Articolul 15 Sancțiuni		Compatibil	
Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și adoptă măsurile necesare care să garanteze aplicarea acestor dispoziții. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.		Compatibil	
Articolul 16 Notificare Statele membre notifică de îndată Comisia cu privire la principalele dispoziții de drept intern adoptate în domeniul reglementat de prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.		Prevederi UE neaplicabile	

Articolul 16a Abrogare (Directiva 98/18/CE, modificată prin directivele menționate în anexa IV partea A, se abrogă, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern și de aplicare a directivelor menționate în anexa IV partea B. Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa V		Prevederi UE neaplicabile					
Articolul 18 Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> .		Prevederi UE neaplicabile					
Articolul 19 Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.		Prevederi UE neaplicabile					
Anexa I Secțiunea 1 Cerințe de siguranță pentru navele de pasageri noi și existente angajate în curse interne, a căror chilă a fost montată înainte de 19 septembrie 2021 sau care se aflau într-o etapă similară de construcție înainte de această data Secțiunea 2 Cerințe de siguranță pentru navele de pasageri noi angajate în curse interne, a căror chilă a fost montată la data de 19 septembrie 2021 sau după această dată sau care se aflau într-o etapă similară de construcție la sau după această dată			Anexa nr. 1 din actul UE va fi transpusă prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort;				
Anexa II MODEL DE CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ A NAVEI DE PASAGER	Anexă la Legea privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri	Compatibil					
CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ A NAVEI DE PASAGERI (La prezentul certificat se anexează o listă a echipamentelor ¹) (Ștampila oficială) (Statul) Emis conform dispozițiilor cuprinse în [Denumirea măsurii (măsurilor) relevante adoptată (adoptate) de statul de pavilion] și care confirmă conformitatea navei menționate cu Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri sub autoritatea Guvernului din ... (Denumirea oficială completă a statului de pavilion) prin ...	REPUBLICA MOLDOVA  Emis conform dispozițiilor cuprinse în art. 10 din Legea nr. ____ privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, care confirmă conformitatea navei menționate cu normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova prin Agenția Navală a Republicii Moldova sau organizației recunoscute _____ în baza acordului nr. ____ din data de ____. <i>La prezentul certificat se anexează o listă a echipamentelor¹</i> <table><tr><th colspan="2">Caracteristicile navei</th></tr><tr><td>Denumirea navei:</td><td></td></tr></table>	Caracteristicile navei		Denumirea navei:		Compatibil	
Caracteristicile navei							
Denumirea navei:							

(Denumirea oficială completă a autorității sau organizației competente recunoscute în temeiul Directivei 2009/15/CE)

Caracteristicile navei	
Denumirea navei:	
Portul de înmatriculare:	
Numărul sau literele distinctive:	
Număr OMI ² :	
Lungime:	
Numărul pasagerilor:	
Tonaj brut:	
Data montării chilei sau data la care nava se afla într-o etapă de construcție echivalentă:	
Data primei inspecții:	
Zonele maritime în care nava este autorizată să opereze (regula IV/2 din Convenția SOLAS)	A1/A2/A3/A4 ³
Clasa navei în conformitate cu zona maritimă în care nava este autorizată să opereze, sub rezerva restricțiilor sau a cerințelor suplimentare următoare ⁴ :	A/B/C/D ³

(1) Navele din clasa A care dețin un certificat SOLAS valabil de siguranță a navei de pasageri pot fi scutite de obligația de a fi incluse în prezenta listă.
 (2) Numărul OMI de identificare a navei, în conformitate cu Rezoluția A.1078(28), dacă este cazul.
 (3) Se șterge, după caz.
 (4) A se indica eventualele restricții aplicabile în materie de itinerariu, de zonă de operare sau de limitare a perioadei de operare sau eventualele cerințe suplimentare datorate unor condiții locale specifice, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2009/45/CE.

Inspecție inițială¹/periodică¹

Prin prezenta se certifică următoarele:

1. faptul că nava a fost inspectată în conformitate cu articolul 12 din Directiva 2009/45/CE;
 2. faptul că, în urma inspecției, a rezultat că nava respectă în totalitate cerințele din Directiva 2009/45/CE; și
 3. faptul că, în temeiul autorității conferite de articolul 9 alineatele (2) și (3) din Directiva 2009/45/CE, navei i se acordă o scutire de la aplicarea următoarelor cerințe din directivă și/sau o echivalență cu aceste cerințe:

...

...

Condițiile în care se acordă scutirea și/sau echivalența:

Portul de înmatriculare:	
Numărul sau literele distinctive:	
Număr OMI ² :	
Lungime:	
Numărul pasagerilor:	
Tonajul brut:	
Data montării chilei sau data la care nava se afla într-o etapă de construcție echivalentă:	
Data primei inspecții:	
Zonele maritime în care nava este notificată să opereze(regula IV 2 din Convenția SOLAS):	A1/A2/A3/A4 ³
Clasa navei în conformitate cu zona maritimă în care nava este notificată să opereze, sub rezerva restricțiilor sau a cerințelor suplimentare următoare ⁴ :	A/B/C/D ³

Remarcă:

1. Navele din clasa A care dețin un certificat SOLAS valabil de siguranță a navei de pasageri pot fi scutite de obligația de a fi incluse în prezenta listă.
 2. Numărul OMI de identificare a navei, în conformitate cu Rezoluția A.1078(28), dacă este cazul.
 3. Se omite, după caz
 4. A se indica eventualele restricții aplicabile în materie de itinerariu, de zonă de operare sau de limitare a perioadei de operare sau eventualele cerințe suplimentare datorate unor condiții locale specifice, în conformitate cu articolul 9 alin.(1). din Legea privind normele și standardele de siguranță navele de pasageri.

Inspecție inițială¹/periodică¹

Prin prezenta se atestă următoarele:

1. faptul că nava a fost inspectată în conformitate cu articolul 10 din Legea privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;
 2. faptul că, în urma inspecției, a rezultat că nava respectă în totalitate cerințele din Legea privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;
 3. faptul că, navei i se acordă o scutire de la aplicarea următoarelor cerințe din Legea privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și/sau o echivalență cu aceste cerințe:

... 4. faptul că nava este în conformitate cu capitolul II-1 partea G, utilizând drept combustibil/N.A.¹ 5. faptul că au fost afectate următoarele linii de încărcare de compartimentare:			Condiții în care se acordă scutirea și sau echivalența: _____ _____ _____ 4. faptul că nava este în conformitate cu capitolul II-1 partea G, utilizând ____ drept combustibil/N.A.⁶ 5. faptul că au fost afectate următoarele linii de încărcare de compartimentare:																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Linii de încărcare de compartimentare afectate și marcate pe peretele lateral al navei la mijlocul navei (SOLAS II-1/18)²</th> <th>Bord liber (în mm)</th> <th>Observații referitoare la condiții de serviciu alternative</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>P.1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P.2</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P.3</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Linii de încărcare de compartimentare afectate și marcate pe peretele lateral al navei la mijlocul navei (SOLAS II-1/18) ²	Bord liber (în mm)	Observații referitoare la condiții de serviciu alternative	P.1			P.2			P.3			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Linii de încărcare de compartimentare afectate și marcate pe peretele lateral al navei la mijlocul navei (SOLAS II-1/18)²</th> <th>Bord liber (în mm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>P.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>P.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>P.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Linii de încărcare de compartimentare afectate și marcate pe peretele lateral al navei la mijlocul navei (SOLAS II-1/18) ²	Bord liber (în mm)	P.1		P.2		P.3			
Linii de încărcare de compartimentare afectate și marcate pe peretele lateral al navei la mijlocul navei (SOLAS II-1/18) ²	Bord liber (în mm)	Observații referitoare la condiții de serviciu alternative																						
P.1																								
P.2																								
P.3																								
Linii de încărcare de compartimentare afectate și marcate pe peretele lateral al navei la mijlocul navei (SOLAS II-1/18) ²	Bord liber (în mm)																							
P.1																								
P.2																								
P.3																								
Prezentul certificat este valabil până la ... în conformitate cu articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2009/45/CE. (Data următoarei inspecții periodice) Locul ... Data (Semnătura și/sau ștampila autorității emitente) <i>Dacă este semnat, se adaugă următorul alineat:</i> Subsemnatul declară că este împuternicit de statul de pavilion în cauză să elibereze prezentul certificat de siguranță a navei de pasageri. ... (Semnătura) (1) Se șterge, după caz. (2) În cazul navelor construite în conformitate cu cerințele din anexa I secțiunea 1 capitolul II-1 partea B-2, trebuie să se utilizeze notațiile pentru linia de încărcare de compartimentare corespunzătoare „C1, C2 și C3” (regula II-1/B/11). Cifrele arabe de după litera „C” pot fi înlocuite cu cifre romane sau cu litere, în cazul în care administrația statului de pavilion consideră că acest lucru este necesar pentru a le distinge de notația internațională pentru linia de încărcare de compartimentare.			Prezentul certificat este valabil până la ... în conformitate cu art. 11 alin. (4) al Legea privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri. (Data următoarei inspecții periodice): Locul _____ Data _____ (Semnătura și/sau ștampila autorității emitente) <i>Dacă este semnat, se completează următorul alineat:</i> Subsemnatul _____ declară că este împuternicit de statul de pavilion în cauză să elibereze prezentul certificat de siguranță a navei de pasageri. _____ (semnătura)																					
Aprobarea prelungirii cu o lună a valabilității certificatului în conformitate cu articolul 13 alineatul (2) În conformitate cu articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului, prezentul certificat este acceptat ca fiind valabil până la ... Locul ... Data			Aprobarea prelungirii cu o lună a valabilității certificatului în conformitate cu articolul 11 alineatul (4)																					
Remarcă: 5. Se omite, după caz 6. În cazul navelor construite în conformitate cu cerințele pentru navele construite înainte de 1 ianuarie 2009, trebuie să se utilizeze notațiile pentru linia de încărcare de compartimentare corespunzătoare „C1, C2 și C3” (regula II-1/B/11). Cifrele arabe de după litera „C” pot fi înlocuite cu cifre romane sau cu litere, în cazul în care administrația statului de pavilion consideră că acest lucru este necesar pentru a le distinge de notația internațională pentru linia de încărcare de compartimentare.																								

(Semnătura și/sau ștampila autorității emitente)	În conformitate cu art. 11 alineatul (4) al Legii privind normele tehnice de siguranță pentru navele de pasageri, prezentul certificat este acceptat ca fiind valabil până la _____ Locul _____ Data _____ (Semnătura și/sau ștampila autorității emitente)																																																																																										
LISTA ECHIPAMENTELOR PENTRU CERTIFICATUL DE SIGURANȚĂ A NAVEI DE PASAGERI Prezenta listă se anexează permanent certificatului de siguranță a navei de pasageri <i>LISTA ECHIPAMENTELOR ÎN VEDEREA RESPECTĂRII DISPOZIȚIILOR DIN DIRECTIVA 2009/45/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI</i> 1 Caracteristicile navei <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 80%;">Denumirea navei:</td><td style="width: 20%;"></td></tr> <tr><td>Numărul sau literele distinctive:</td><td></td></tr> <tr><td>Numărul de pasageri pe care nava este autorizată să îi transporte:</td><td></td></tr> <tr><td>Numărul minim de persoane având calificarea necesară pentru operarea instalațiilor radio:</td><td></td></tr> </table> 2 Caracteristici ale dispozitivelor de salvare: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%;">1</td> <td style="width: 75%;">Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute dispozitive de salvare</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bărci de salvare și bărci de urgență</td> <td>La babord</td> <td>La tribord</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Numărul total de bărci de salvare</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.1</td> <td>Numărul total de persoane care pot fi îmbarcate la bordul acestora</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.2</td> <td>Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.5)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.3</td> <td>Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.6)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.4</td> <td>Numărul total de bărci de salvare de alt tip</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Numărul bărcilor de salvare cu motor incluse în numărul total de bărci de salvare indicat anterior</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3.1</td> <td>Numărul bărcilor de salvare prevăzute cu lanterne</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Numărul bărcilor de urgență</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4.1</td> <td>Numărul de bărci incluse în numărul total de bărci de salvare indicat anterior</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				Denumirea navei:		Numărul sau literele distinctive:		Numărul de pasageri pe care nava este autorizată să îi transporte:		Numărul minim de persoane având calificarea necesară pentru operarea instalațiilor radio:		1	Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute dispozitive de salvare				Bărci de salvare și bărci de urgență	La babord	La tribord	2	Numărul total de bărci de salvare			2.1	Numărul total de persoane care pot fi îmbarcate la bordul acestora			2.2	Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.5)			2.3	Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.6)			2.4	Numărul total de bărci de salvare de alt tip			3	Numărul bărcilor de salvare cu motor incluse în numărul total de bărci de salvare indicat anterior			3.1	Numărul bărcilor de salvare prevăzute cu lanterne			4	Numărul bărcilor de urgență			4.1	Numărul de bărci incluse în numărul total de bărci de salvare indicat anterior			Denumirea navei:		Numărul sau literele distinctive:		Numărul de pasageri pe care nava este notificată să îi transporte:		Numărul minim de persoane având calificarea necesară pentru operarea instalațiilor radio:		1	Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute mijloace de salvare				Bărci de salvare și bărci de urgență	babo rd	tribor d	2	Numărul total de bărci de salvare			2.1	Numărul total de persoane care pot fi îmbarcate la bordul acestora				Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.5)				Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.6)				Numărul total de bărci de salvare de alt tip		
Denumirea navei:																																																																																											
Numărul sau literele distinctive:																																																																																											
Numărul de pasageri pe care nava este autorizată să îi transporte:																																																																																											
Numărul minim de persoane având calificarea necesară pentru operarea instalațiilor radio:																																																																																											
1	Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute dispozitive de salvare																																																																																										
	Bărci de salvare și bărci de urgență	La babord	La tribord																																																																																								
2	Numărul total de bărci de salvare																																																																																										
2.1	Numărul total de persoane care pot fi îmbarcate la bordul acestora																																																																																										
2.2	Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.5)																																																																																										
2.3	Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.6)																																																																																										
2.4	Numărul total de bărci de salvare de alt tip																																																																																										
3	Numărul bărcilor de salvare cu motor incluse în numărul total de bărci de salvare indicat anterior																																																																																										
3.1	Numărul bărcilor de salvare prevăzute cu lanterne																																																																																										
4	Numărul bărcilor de urgență																																																																																										
4.1	Numărul de bărci incluse în numărul total de bărci de salvare indicat anterior																																																																																										
Denumirea navei:																																																																																											
Numărul sau literele distinctive:																																																																																											
Numărul de pasageri pe care nava este notificată să îi transporte:																																																																																											
Numărul minim de persoane având calificarea necesară pentru operarea instalațiilor radio:																																																																																											
1	Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute mijloace de salvare																																																																																										
	Bărci de salvare și bărci de urgență	babo rd	tribor d																																																																																								
2	Numărul total de bărci de salvare																																																																																										
2.1	Numărul total de persoane care pot fi îmbarcate la bordul acestora																																																																																										
	Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.5)																																																																																										
	Numărul total de bărci de salvare (Codul LSA punctul 4.6)																																																																																										
	Numărul total de bărci de salvare de alt tip																																																																																										

4.2	Numărul de bărci care sunt bărci de urgență rapide		
5	Plute de salvare	La babord	La tribord
5.1	Numărul plutei de salvare care necesită dispozitive aprobate de lansare la apă		
5.1.1	Numărul persoanelor care pot fi imbarcate la bordul acestora		
5.2	Numărul plutei de salvare care nu necesită dispozitive aprobate de lansare la apă		
5.2.1	Numărul persoanelor care pot fi imbarcate la bordul acestora		

2 Caracteristici ale dispozitivelor de salvare (continuare)

6	Numărul de sisteme de evacuare la apă (MES)		
6.1	Numărul plutei de salvare pe care le deservesc		
6.2	Numărul persoanelor care pot fi imbarcate la bordul acestora		
7	Dispozitive de salvare individuale		
8	Numărul de colaci de salvare		
9.1	Numărul de veste de salvare pentru adulți		
9.2	Numărul de veste de salvare pentru copii		
9.3	Numărul de veste de salvare pentru copii sub 2 ani		
10.1	Numărul costumelor de scufundare		
10.2	Numărul costumelor de scufundare care îndeplinesc condițiile pentru veste de salvare		
11	Numărul costumelor de protecție		
12	Numărul accesoriilor termo-protectoare ⁽¹⁾		
13	Dispozitive radioelectrice de salvare		
13.1	Numărul de transpondere radar		
13.2	Numărul aparatelor radiotelefonice de emisie-recepție în VHF		
14	Pirotehnică		
14.1	Aparate de aruncat bandula		
14.2	Facle de semnalizare a sinistrului		
⁽¹⁾ Cu excepția celor care sunt incluse în echipamentele aferente bărcilor de salvare, plutei de salvare și bărcilor de urgență în vederea respectării Codului LSA.			

3	Numărul bărcilor de salvare cu motor incluse în numărul total de bărci de salvare indicat anterior		
3.1	Numărul bărcilor de salvare prevăzute cu lanterne		
4	Numărul bărcilor de urgență		
4.1	Numărul de bărci incluse în numărul total de bărci de salvare indicat anterior		
4.2	Numărul de bărci care sunt bărci de urgență rapide		
5	Plute de salvare	babord	tribord
5.1	Numărul plutei de salvare care necesită dispozitive aprobate de lansare la apă		
5.1.1	Numărul persoanelor care pot fi imbarcate la bordul acestora		
5.2	Numărul plutei de salvare care nu necesită dispozitive aprobate de lansare la apă		
5.2.1	Numărul persoanelor care pot fi imbarcate la bordul acestora		
6	Numărul de sisteme de evacuare la apă (MES)		
6.1	Numărul plutei de salvare pe care le deservesc		
6.2	Numărul persoanelor care pot fi imbarcate la bordul acestora		
7	Mijloace de salvare individuale		
8	Numărul de colaci de salvare		
9.1	Numărul de veste de salvare pentru adulți		
9.2	Numărul de veste de salvare pentru copii		
9.3	Numărul de veste de salvare pentru copii sub 2 ani		

Caracteristici ale mijloacelor de salvare (continuare):

10.1	Numărul costumelor de scufundare
10.2	Numărul costumelor de scufundare care îndeplinesc condițiile pentru de salvare
11	Numărul costumelor de protecție
12	Numărul accesoriilor termo-protectoare ¹

1.2	Instalație radioelectrică MF	13	Dispozitive radioelectrice de salvare																																																																												
1.2.1	Codor DSC	13.1	Numărul de transpondere radar																																																																												
1.2.2	Receptor de gardă DSC	13.2	Numărul aparatelor radiotelefonice de emisie-recepție în VHF																																																																												
1.2.3	Radiotelefonie	14	Pirotehnică																																																																												
1.3	Instalație radioelectrică MF/HF	14.1	Aparate de aruncat bandula																																																																												
1.3.1	Codor DSC	14.2	Facle de semnalizare a sinistrului																																																																												
1.3.2	Receptor de gardă DSC	3. Caracteristici ale instanților radioelectrice <table><tr><td>1</td><td>Sisteme primare</td><td></td></tr><tr><td>1.1</td><td>Instalație radioelectrică VHF</td><td></td></tr><tr><td>1.1.1</td><td>Codor DSC</td><td></td></tr><tr><td>1.1.2</td><td>Receptor de gardă DSC</td><td></td></tr><tr><td>1.1.3</td><td>Radiotelefonie</td><td></td></tr><tr><td>1.2</td><td>Instalație radioelectrică MF</td><td></td></tr><tr><td>1.2.1</td><td>Codor DSC</td><td></td></tr><tr><td>1.2.2</td><td>Receptor de gardă DSC</td><td></td></tr><tr><td>1.2.3</td><td>Radiotelefonie</td><td></td></tr><tr><td>1.3</td><td>Instalație radioelectrică MF/HF</td><td></td></tr><tr><td>1.3.1</td><td>Codor DSC</td><td></td></tr><tr><td>1.3.2</td><td>Receptor de gardă DSC</td><td></td></tr><tr><td>1.3.3</td><td>Radiotelefonie</td><td></td></tr><tr><td>1.3.4</td><td>Radiotelegrafie cu imprimare directă</td><td></td></tr><tr><td>1.4</td><td>Stație terestră de navă pentru servicii mobile de comunicații prin satelit recunoscută</td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>Mijloace secundare de alarmă</td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>Dispozitive pentru recepția informațiilor privind siguranța maritimă</td><td></td></tr><tr><td>3.1</td><td>Receptor NAVTEX</td><td></td></tr><tr><td>3.2</td><td>Receptor EGC</td><td></td></tr><tr><td>3.3</td><td>Receptor HF de radiotelegrafie cu imprimare directă</td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>EPIRB prin satelit</td><td></td></tr><tr><td>4.1</td><td>COSPAS-SARSAT</td><td></td></tr><tr><td>4.2</td><td>INMARSAT</td><td></td></tr><tr><td>5</td><td>Radiobaliză EPIRB în bandă VHF</td><td></td></tr></table>						1	Sisteme primare		1.1	Instalație radioelectrică VHF		1.1.1	Codor DSC		1.1.2	Receptor de gardă DSC		1.1.3	Radiotelefonie		1.2	Instalație radioelectrică MF		1.2.1	Codor DSC		1.2.2	Receptor de gardă DSC		1.2.3	Radiotelefonie		1.3	Instalație radioelectrică MF/HF		1.3.1	Codor DSC		1.3.2	Receptor de gardă DSC		1.3.3	Radiotelefonie		1.3.4	Radiotelegrafie cu imprimare directă		1.4	Stație terestră de navă pentru servicii mobile de comunicații prin satelit recunoscută		2	Mijloace secundare de alarmă		3	Dispozitive pentru recepția informațiilor privind siguranța maritimă		3.1	Receptor NAVTEX		3.2	Receptor EGC		3.3	Receptor HF de radiotelegrafie cu imprimare directă		4	EPIRB prin satelit		4.1	COSPAS-SARSAT		4.2	INMARSAT		5	Radiobaliză EPIRB în bandă VHF	
1	Sisteme primare																																																																														
1.1	Instalație radioelectrică VHF																																																																														
1.1.1	Codor DSC																																																																														
1.1.2	Receptor de gardă DSC																																																																														
1.1.3	Radiotelefonie																																																																														
1.2	Instalație radioelectrică MF																																																																														
1.2.1	Codor DSC																																																																														
1.2.2	Receptor de gardă DSC																																																																														
1.2.3	Radiotelefonie																																																																														
1.3	Instalație radioelectrică MF/HF																																																																														
1.3.1	Codor DSC																																																																														
1.3.2	Receptor de gardă DSC																																																																														
1.3.3	Radiotelefonie																																																																														
1.3.4	Radiotelegrafie cu imprimare directă																																																																														
1.4	Stație terestră de navă pentru servicii mobile de comunicații prin satelit recunoscută																																																																														
2	Mijloace secundare de alarmă																																																																														
3	Dispozitive pentru recepția informațiilor privind siguranța maritimă																																																																														
3.1	Receptor NAVTEX																																																																														
3.2	Receptor EGC																																																																														
3.3	Receptor HF de radiotelegrafie cu imprimare directă																																																																														
4	EPIRB prin satelit																																																																														
4.1	COSPAS-SARSAT																																																																														
4.2	INMARSAT																																																																														
5	Radiobaliză EPIRB în bandă VHF																																																																														
1.3.3	Radiotelefonie																																																																														
1.3.4	Radiotelegrafie cu imprimare directă																																																																														
1.4	Stație terestră de navă pentru servicii mobile de comunicații prin satelit recunoscută																																																																														
2	Mijloace secundare de alarmă																																																																														
3	Dispozitive pentru recepția informațiilor privind siguranța maritimă																																																																														
3.1	Receptor NAVTEX																																																																														
3.2	Receptor EGC																																																																														
3.3	Receptor HF de radiotelegrafie cu imprimare directă																																																																														
4	EPIRB prin satelit																																																																														
4.1	COSPAS-SARSAT																																																																														
4.2	INMARSAT																																																																														
5	Radiobaliză EPIRB în bandă VHF																																																																														
6	Dispozitiv de localizare a navei pentru operațiuni de căutare și salvare																																																																														
6.1	Transponder radar de căutare și salvare (SART)																																																																														
6.2	Emițător de căutare și salvare AIS (AIS-SART)																																																																														
3 Caracteristici ale instalațiilor radioelectrice																																																																															
1	Sisteme primare																																																																														
1.1	Instalație radioelectrică VHF																																																																														
1.1.1	Codor DSC																																																																														
1.1.2	Receptor de gardă DSC																																																																														
1.1.3	Radiotelefonie																																																																														
3 Caracteristici ale instalațiilor radioelectrice (continuare)																																																																															
4 Metode utilizate pentru asigurarea disponibilității instalațiilor radioelectrice																																																																															
(regulile IV/15.6 și 15.7 din Convenția SOLAS)																																																																															

7.1	Dublarea echipamentelor	
7.2	Întreținerea la țărm	
7.3	Capacitatea de întreținere pe mare	

6	Dispozitiv de localizare a navei pentru operațiuni de căutare și salvare	
6.1	Transponder radar de căutare și salvare (SART)	
6.2	Emitător de căutare și salvare AIS(AIS-SART)	

Remarcă:

1. Cu excepția celor care sunt incluse în echipamentele aferente bărcilor de salvare, plutelor de salvare și bărcilor de urgență în vederea respectării Codului LSA.

4. Metode utilizate pentru asigurarea disponibilității instalațiilor radioelectrice
(regulile IV/15.6 și 15.7 din Convenția SOLAS)

.1	Dublarea echipamentelor	
.2	Întreținerea la țărm	
.3	Capacitatea de întreținere pe mare	

5. Caracteristici ale sistemelor și echipamentelor de navigație

1.1	Compas magnetic standard ²	
1.2	Compas magnetic de rezervă ²	
1.3	Girocompas ²	
1.4	Repetitor pentru informații de drum al compasului ²	
1.5	Repetitor girocompas pentru relevmente ²	
1.6	Sistem de control privind direcția de deplasare a navei sau sistem de control privind urmărirea drumului nave ²	
1.7	Disc de relevmente sau dispozitiv pentru luare de relevmente cu compasul ²	
1.8	Mijloace pentru corectarea informațiilor de drum și a relevmentelor ²	
1.9	Dispozitiv pentru transmiterea informației de drum (THD) ²	
2.1	Hărți maritime/display hartă electronică și sistem de informații (ECDIS) ³	
2.2	Dispozitive de siguranță pentru ECDIS	

1.1	Compas magnetic standard ⁽²⁾	2.3	Publicații nautice		
1.2	Compas magnetic de rezervă ⁽²⁾	2.4	Modalități de realizare a copiilor de rezervă pentru publicațiile nautice electronice		
1.3	Girocompas ⁽²⁾	3.1	Receptor pentru sistemul mondial de navigație prin satelit/sistem terestru de radionavigație/receptor multisistem de radionavigație de bord ⁽²⁾⁽³⁾		
1.4	Repetitor pentru informații de drum al compasului ⁽²⁾	3.2	Radar în 9 GHz ²		
1.5	Repetitor girocompas pentru relevmente ⁽²⁾	3.3	Radar secundar (3 GHz/9GHz) ⁽²⁾⁽³⁾		
1.6	Sistem de control privind direcția de deplasare a navei sau sistem de control privind urmărirea drumului navei ⁽²⁾	3.4	Sistem radar cu trasare automată (ARPA) ²		
1.7	Disc de relevmente sau dispozitiv pentru luare de relevmente cu compasul ⁽²⁾	3.5	Dispozitiv automat de urmărire a drumului ²		
1.8	Mijloace pentru corectarea informațiilor de drum și a relevmentelor ⁽²⁾	3.6	Al doilea dispozitiv automat de urmărire a drumului ²		
1.9	Dispozitiv pentru transmiterea informației de drum (THD) ⁽²⁾	3.7	Dispozitiv electronic de trasare ²		
2.1	Hărți maritime/display hartă electronică și sistem de informații (ECDIS) ⁽¹⁾	4.1	Sistem automat de identificare (AIS)		
2.2	Dispozitive de siguranță pentru ECDIS	4.2	Sistem de identificare și urmărire la mare distanță (LRIT)		
2.3	Publicații nautice	5	Înregistrator de date privind voiajul/Înregistrator simplificat de date privind voiajul(VDR/S-VDR) ³		
2.4	Modalități de realizare a copiilor de rezervă pentru publicațiile nautice electronice	6.1	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (prin apă) ²		
3.1	Receptor pentru sistemul mondial de navigație prin satelit/sistem terestru de radionavigație/receptor multisistem de radionavigație de bord ⁽¹⁾ ⁽²⁾	6.2	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (față de pământ în direcție înainte și transversală) ²		
3.2	Radar în 9 GHz ⁽²⁾	7	Sondă ultrason ²		
3.3	Radar secundar (3 GHz/9GHz) ⁽¹⁾ ⁽²⁾	8.1	Indicatoare ale unghiului cârmei, tracțiunii, sensului de rotație, pasului elicei și regimului de funcționare ²		
3.4	Sistem radar cu trasare automată (ARPA) ⁽²⁾	8.2	Indicator de girație ²		
3.5	Dispozitiv automat de urmărire a drumului ⁽²⁾				
3.6	Al doilea dispozitiv automat de urmărire a drumului ⁽²⁾				
3.7	Dispozitiv electronic de trasare ⁽²⁾				
4.1	Sistem automat de identificare (AIS)				
4.2	Sistem de identificare și urmărire la mare distanță (LRIT),				
5	Înregistrator de date privind voiajul/Înregistrator simplificat de date privind voiajul (VDR/S-VDR) ⁽¹⁾				
6.1	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (prin apă) ⁽²⁾				
6.2	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (față de pământ în direcție înainte și transversală) ⁽²⁾				
7	Sondă ultrason ⁽²⁾				
8.1	Indicatoare ale unghiului cârmei, tracțiunii, sensului de rotație, pasului elicei și regimului de funcționare ⁽²⁾				

Remarcă:

2. Alte mijloace care respectă această cerință sunt permise în temeiul regulii V/19 din Convenția SOLAS. Dacă sunt utilizate alte mijloace, acestea trebuie specificate.

3. Se omite, după caz.

8.2	Indicator de girație ⁽²⁾			
⁽¹⁾ Se șterge, după caz. ⁽²⁾ Alte mijloace care respectă această cerință sunt permise în temeiul regulii V/19 din Convenția SOLAS. Dacă sunt utilizate alte mijloace, acestea trebuie specificate.				
5 Caracteristici ale sistemelor și echipamentelor de navigație				
Anexa III ORIENTĂRI PRIVIND CERINȚELE DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVELE DE PASAGERI ȘI AMBARCAȚIUNILE DE PASAGERI DE MARE VITEZĂ ÎN CEEA CE PRIVEȘTE PERSOANELE CU MOBILITATE REDUSĂ		Articolul 8. Cerințe de siguranță pentru persoanele cu mobilitate redusă	Compatibil	
(menționate la articolul 8) La aplicarea orientărilor din prezenta anexă, statele membre se conformează circularei MSC/Circ.735 a OMI intitulată „Recomandare privind proiectarea și funcționarea navelor de pasageri în funcție de nevoile specifice ale persoanelor vârstnice și cu handicap”.		(3) Aplicarea orientărilor se va efectua în conformitate cu circulara OMI MSC/Circ.735 și conține aspecte privind:	Compatibil	
1. ACCESUL PE NAVĂ Navele ar trebui construite și echipate de așa manieră încât o persoană cu mobilitate redusă să se poată imbarca și să poată debarca cu ușurință și în siguranță și să aibă acces între punți, fie fără a fi asistată, fie cu ajutorul rampelor, ascensoarelor sau lifturilor. Indicațiile privind aceste moduri de acces ar trebui afișate la celelalte puncte de acces pe navă și în alte locuri adecvate de pe navă.		a) accesul pe navă, navele sunt construite și echipate astfel încât o persoană cu mobilitate redusă să se poată imbarca și să poată debarca cu ușurință și în siguranță și să dispună de acces între punți, fără a fi asistată sau cu ajutorul rampelor, ascensoarelor sau lifturilor. Indicațiile privind aceste căi de acces sunt afișate la celelalte puncte de acces pe navă și în alte locuri de pe navă;	Compatibil	
2. SEMNALIZARE Indicatoarele prezente pe o navă pentru a ajuta pasagerii ar trebui să fie accesibile și ușor de citit de persoanele cu mobilitate redusă (inclusiv de persoanele cu handicap senzorial) și ar trebui amplasate în puncte-cheie.		b) semnalizare, indicatoarele prezente pe o navă pentru a ajuta pasagerii sunt accesibile și ușor de citit de persoanele cu mobilitate redusă și sunt amplasate în puncte cheie;	Compatibil	
3. MIJLOACE DE COMUNICARE A MESAJELOR Operatorul ar trebui să aibă la bordul navei mijloace vizuale și verbale pentru a face anunțuri, precum cele privind întârzierile, modificările de orar și serviciile de la bordul navei, persoanelor cu diferite forme de mobilitate redusă.		c) mijloace de comunicare a mesajelor, operatorul navei posedă la bordul navei mijloace vizuale și verbale pentru a face anunțuri, precum cele privind întârzierile, modificările de orar și serviciile de la bordul navei, persoanelor cu diferite forme de mobilitate redusă;	Compatibil	
4. ALARMĂ Sistemul de alarmă și butoanele de alarmă trebuie astfel concepute încât să fie accesibile și să îi alerteze pe toți pasagerii cu mobilitate redusă, inclusiv persoanele cu handicap senzorial sau de învățare.		d) alarmă, sistemul de alarmă și butoanele de alarmă sunt concepute încât să fie accesibile și să îi alerteze pe toți pasagerii cu mobilitate redusă, inclusiv persoanele cu handicap senzorial sau de învățare;	Compatibil	
5. CERINȚE SUPLIMENTARE PRIVIND MOBILITATEA ÎN INTERIORUL NAVEI Balustradele, coridoarele și pasajele, căile de acces și ușile trebuie să permită deplasarea unei persoane într-un scaun cu roțile. Ascensoarele, punțile pentru vehicule, saloanele pentru pasageri, cabinele și băile trebuie să fie astfel concepute încât să fie accesibile în mod rezonabil și proporțional persoanelor cu mobilitate redusă.		e) cerințe suplimentare privind mobilitatea în interiorul navei, balustradele, coridoarele și pasajele, căile de acces și ușile permit deplasarea unei persoane într-un scaun cu roțile. Ascensoarele, punțile pentru vehicule, saloanele pentru pasageri, cabinele și băile sunt concepute încât să fie accesibile în mod rezonabil și proporțional persoanelor cu mobilitate redusă.	Compatibil	



nr. 12-4628 din 04.09.2024

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, solicităm înregistrarea *proiectului legii privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali ai ministerelor.

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 legii privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul a fost elaborat în contextul realizării obiectivelor prevăzute în Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare (Convenția SOLAS), adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005 și a angajamentului asumat prin Acordul de Asociere RM-UE, ratificat prin Legea nr. 112/2014.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Elaborarea proiectului de lege este prevăzută în Clusterul 4, Capitolul XIV la acțiunea nr. 38 a Planului național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 829/2023.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Cancelaria de Stat (inclusiv Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi); - Centrul de Armonizare a Legislației; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Afacerilor Externe; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Consiliul Concurenței;

		- Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Eduard Munteanu, consultant principal, Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Tel.022 250-615, e-mail: eduard.munteanu@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul de lege – 18 file; 2. Nota de fundamentare – 9 file; 3. Tabelul de concordanță privind transpunerea Directivei 2009/45/CE al Parlamentului European și al Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri - 24 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Secretar general

Angela ȚURCANU

*ex.: Eduard Munteanu,
tel. (022)250-615
e-mail: eduard.munteanu@midr.gov.md*