

L E G E

privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Prezenta lege transpune parțial (art. 1–9, 12, 13, 15 și anexa III) Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, CELEX: 332009L0045, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 163 din 25 iunie 2009, astfel cum a fost rectificată ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2022/1180 al Comisiei din 11 ianuarie 2022.

Capitolul I **DISPOZIȚII GENERALE**

Articolul 1. Obiectul legii

Obiectul prezentei legi îl constituie stabilirea cadrului normativ pentru introducerea unui nivel uniform de siguranță a vieții umane și a bunurilor la bordul navelor de pasageri și la bordul ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză, atunci când acestea sunt angajate în curse interne, precum și stabilirea procedurilor de negociere la nivel internațional în vederea armonizării normelor aplicabile navelor și ambarcațiunilor de pasageri angajate în curse internaționale.

Articolul 2. Domeniul de aplicare

(1) Prezenta lege se aplică următoarelor nave și ambarcațiuni de pasageri, indiferent de pavilionul acestora, dacă sunt angajate în curse interne:

- a) navelor noi de pasageri și celor existente, cu o lungime mai mare sau egală cu 24 de metri;
- b) ambarcațiunilor 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 care sunt construite din alt material decât oțelul sau un material echivalent și care nu sunt reglementate de standardele aplicabile ambarcațiunilor de mare viteză ori navelor cu sustentație dinamică;
 - e) nave din lemn de construcție primitivă;
 - f) nave tradiționale;
 - g) iahturi de agrement;
 - h) nave care navighează exclusiv în zonele portuare;
 - i) nave de servicii în larg sau nave de serviciu;
- 2) ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care sunt:
- a) ambarcațiuni de război sau ambarcațiuni destinate transportului de trupe;
 - b) ambarcațiuni de agrement;
 - c) ambarcațiuni care navighează exclusiv în zonele portuare;
 - d) ambarcațiuni de servicii în larg.

Articolul 3. Noțiuni principale

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni principale semnifică:

1. *administrația statului de pavilion* – autoritățile competente ale statului al cărui pavilion are dreptul să îl arboreze nava sau ambarcațiunea. În sensul prezentei legi, autoritatea centrală și Agenția Navală a Republicii Moldova sunt administrația statului de pavilion a Republicii Moldova;

2. *ambarcațiune de servicii în larg* – ambarcațiune utilizată pentru transportul confortabil al personalului din sfera industrială, care nu desfășoară la bordul ambarcațiunii respective lucrări esențiale pentru activitatea acesteia;

3. *ambarcațiune de pasageri de mare viteză* – ambarcațiune care poate transporta mai mult de 12 pasageri, de mare viteză, astfel cum este definită de regula X/1 din Convenția SOLAS, cu excepția navelor de pasageri angajate în curse interne în zone maritime din categoriile B, C și D, în cazul în care:

a) volumul de apă dislocat, corespunzător liniei de plutire proiectate, este mai mic de 500 de metri cubi; și

b) viteza maximă a acesteia, astfel cum este definită de regula 1.4.30 din Codul HSC 1994 și de regula 1.4.38 din Codul HSC 2000, este mai mică de 20 de noduri;

4. *autoritate centrală* – organul central de specialitate în domeniul transportului naval, astfel cum este prevăzut în Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999;

5. *Codul pentru navele de mare viteză* – Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză, inclus în Rezoluția MSC.36(63) din 20 mai 1994 a Organizației Maritime Internaționale (Codul HSC 1994), sau Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză din 2000, inclus în Rezoluția MSC.97(73) din 5 decembrie 2000 a Organizației Maritime Internaționale (Codul HSC 2000), în versiunile actualizate ale acestora;

6. *Convenția SOLAS* – Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005, cu modificările ulterioare;

7. *Convenția internațională privind liniile de încărcare* – Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, adoptată la Londra la 5 aprilie 1966, și Protocolul la ea (LL 66), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 187/2005;

8. *cursă internațională* – călătorie pe mare efectuată dintr-un port situat pe teritoriul Republicii Moldova spre un port situat în afara Uniunii Europene sau invers;

9. *cursă internă* – călătorie efectuată pe mare:

a) dintr-un port situat pe teritoriul Republicii Moldova cu întoarcere în același port sau într-un alt port din Republica Moldova;

b) spre un port al unui stat membru al Uniunii Europene sau invers;

10. *determinare standard a temperaturii de aprindere* – test în cadrul căruia 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) în versiunea actualizată a acestuia;

11. *GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System)* – Sistemul maritim global pentru Sinistre și Siguranță, astfel cum este prevăzut de capitolul IV din Convenția SOLAS;

12. *iaht de agrement* sau *ambarcațiune de agrement* – navă neangajată în activități comerciale, indiferent de modul de propulsie a acesteia;

13. *înălțime la provă* – astfel cum este definită de regula 39 din Convenția internațională privind liniile de încărcare;

14. *înălțime semnificativă a valului* – înălțimea medie a celei mai înalte treimi

a înălțimii valului, observată într-o anumită perioadă;

15. *lungime a unei nave* – dacă nu este prevăzut în mod expres altfel, lungimea egală cu 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 chila înclinată, linia de plutire pe care se măsoară lungimea trebuie să fie paralelă cu linia de apă de calcul;

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

17. *milă* – 1852 de metri;

18. *navă cu punte continuă* – navă pentru care este prevăzută o punte continuă expusă la intemperii și la apa mării, dotată cu mijloace permanente 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 neetanșă la apă, acoperită de o structură etanșă de un nivel corespunzător de rezistență, capabilă să mențină etanșeitățile la intemperii și prevăzută cu aparatură de închidere etanșă;

19. *navă de pasageri* – navă care poate transporta mai mult de 12 pasageri;

20. *navă de pasageri ro-ro* – navă care poate transporta mai mult de 12 pasageri, având spații de încărcare de tipul ro-ro (roll on/roll off) sau spații de categorie specială;

21. *navă de serviciu* – ambarcațiune transportată la bordul unei nave, utilizată pentru transferul unui număr mai mare de 12 pasageri de la o navă de pasageri staționară către țărm și pentru retur;

22. *navă de servicii în larg* – navă utilizată pentru transportul confortabil al personalului din sfera industrială care nu desfășoară la bordul navei respective lucrări esențiale pentru activitatea acesteia;

23. *navă nouă* – navă a cărei chilă a fost asamblată ori se afla la un stadiu similar de construcție la data de 1 iulie 1998 sau ulterior acestei date. Stadiul similar de construcție reprezintă faza la care:

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

b) a început asamblarea navei respective, cuprinzând cel puțin 50 de tone sau 1% din masa estimată a întregului material de structură, dacă oricare dintre cele două valori este mai mică;

24. *navă existentă* – navă care nu este nouă;

25. *navă tradițională* – orice tip de navă de pasageri cu valoare istorică, concepută înainte de anul 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;

26. *organizație recunoscută* – organizație recunoscută de către Guvern care efectuează supravegherea respectării pe nave a convențiilor internaționale, astfel cum este prevăzut la art. 7 alin. (4) din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999;

27. *pasager* – orice persoană, cu excepția:

- a) căpitanului, membrilor echipajului și altor persoane angajate ori care lucrează pe o navă, indiferent de atribuțiile acestora legate de activitatea navei; și
- b) copiilor cu vârsta mai mică de un an;

28. *persoane cu mobilitate redusă* – persoane care întâmpină anumite dificultăți în utilizarea transportului public, inclusiv persoanele în vârstă, persoanele cu dizabilități, persoanele cu deficiențe senzoriale și utilizatorii de scaune cu rotile, femeile însărcinate și persoanele care însoțesc copiii mici;

29. *reparații, modificări și transformări de importanță majoră* – oricare dintre următoarele:

- a) orice schimbare care modifică substanțial dimensiunile unei nave;
- b) orice schimbare care modifică substanțial capacitatea de transport de pasageri a unei nave;
- c) orice schimbare care modifică substanțial durata de exploatare a unei nave;
- d) orice conversie a oricărui tip de navă în navă de pasageri;

30. *statul portului* – statul din portul căruia sau către portul ori porturile căruia o navă sau o ambarcațiune, care arborează alt pavilion decât cel al statului respectiv, efectuează curse interne;

31. *velier* – navă propulsată cu vele, chiar dacă este dotată cu propulsie mecanică pentru scopuri auxiliare și de urgență;

32. *zonă maritimă* – orice zonă maritimă sau rută maritimă stabilită în conformitate cu art. 4. La aplicarea prevederilor referitoare la radiocomunicații,

zonele maritime sunt cele definite de regula 2 din capitolul IV al Convenției SOLAS;

33. *zonă portuară* – zonă, alta decât o zonă maritimă, determinată de către statul în jurisdicția căreia 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.

Capitolul II

CATEGORIILE ZONELOR MARITIME ȘI CLASELE NAVELOR DE PASAGERI

Articolul 4. Categoriile zonelor maritime și clasele navelor de pasageri

(1) Zonele maritime se împart în următoarele categorii:

a) zona A – zonă maritimă care se află în afara zonelor B, C și D;

b) zona B – 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 – zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 5 mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului, dar care se află în afara zonei D, dacă aceasta există. Pentru zona C, 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 navelor pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică, în cazul operării sezoniere a navelor, precum operarea pe perioada verii;

d) zona D – zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 3 mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului. Pentru zona D, 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 navelor 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 – navă de pasageri angajată în curse interne în zonele A, B, C și D;

b) clasa B – navă de pasageri angajată în curse interne în zonele B, C și D;

c) clasa C – navă de pasageri angajată în curse interne în zonele C și D;

d) clasa D – navă de pasageri angajată în curse interne în zona D.

(3) În privința ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză se aplică categoriile definite la pct. 1.4.10 și 1.4.11 de la capitolul 1 din Codul HSC 1994 sau

la punctele 1.4.12 și 1.4.13 de la capitolul 1 din Codul HSC 2000.

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

Articolul 5. Punerea în aplicare

(1) Navele de pasageri și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză, noi sau existente, angajate în curse interne trebuie să respecte normele și standardele de siguranță stabilite de prezenta lege.

(2) Agenția Navală a Republicii Moldova (în continuare – *Agenția Navală*) nu poate interzice exploatarea, pentru motive care țin de prezenta lege, a navelor de pasageri sau a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză angajate în curse interne și care respectă cerințele prevăzute de prezenta lege, inclusiv cerințele suplimentare impuse de către un stat membru al Uniunii Europene (în continuare – *stat membru UE*).

(3) Agenția Navală recunoaște certificatele de siguranță pentru ambarcațiunile de pasageri de mare viteză și alte acte conexe emise de către un stat membru UE, în cazul ambarcațiunilor de mare viteză angajate în curse interne, și certificatele de siguranță pentru navele de pasageri, menționate la art. 11, emise de către un stat membru UE, în cazul navelor de pasageri străine angajate în curse interne.

(4) Echipamentele maritime care sunt conforme cu cerințele stabilite de reglementarea tehnică pentru echipamentele respective, aprobată de către Guvern, sunt considerate conforme cu cerințele prezentei legi.

Capitolul III CERINȚE ȘI CONDIȚII SUPLIMENTARE DE SIGURANȚĂ

Articolul 6. Cerințe privind siguranța

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

a) construcția și întreținerea corpului navei, a mașinilor principale și celor auxiliare, a instalațiilor electrice și celor automate trebuie să fie conforme cu standardele specificate în vederea clasificării în baza normelor unei organizații recunoscute sau în baza unor norme echivalente aplicate de Agenția Navală în conformitate cu lit. b);

b) Agenția Navală poate decide să aplice norme pe care le consideră echivalente cu normele și procedurile unei organizații recunoscute cu condiția că acestea au fost notificate Comisiei Europene și statelor membre UE și niciun stat membru UE sau Comisia Europeană nu obiectează în privința normelor respective;

c) se aplică prevederile capitolului IV, inclusiv sistemul GMDSS, și ale capitolelor V și VI din Convenția SOLAS.

(2) Pentru navele de pasageri noi sunt stabilite:

1) cerințe generale:

a) navele noi de pasageri de clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS, precum și cerințele în domeniu specificate de prezenta lege; în cazul regulilor a căror interpretare este prevăzută de Convenția SOLAS, aceasta este la latitudinea Guvernului, iar Agenția Navală aplică cerințele de siguranță pentru navele de pasageri, aprobate de către Guvern;

b) navele de pasageri noi de clasele B, C și D trebuie să respecte cerințele din domeniu specificate de prezenta lege;

2) cerințe privind linia de încărcare:

a) navele noi de pasageri cu lungimea de 24 de metri sau mai mare trebuie să respecte cerințele Convenției internaționale privind liniile de încărcare;

b) prin derogare de la prevederile lit. a), navele noi de pasageri de clasa D sunt scutite de cerința referitoare la înălțimea minimă la provă prevăzută de Convenția internațională privind liniile de încărcare;

c) navele noi de pasageri de clasele A, B, C și D trebuie să fie prevăzute cu punte continuă.

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

a) navele de pasageri existente de clasa A trebuie să respecte cerințele Convenției SOLAS pentru navele de pasageri, precum și cerințele în domeniu specificate de prezenta lege; în cazul regulilor a căror interpretare este prevăzută de Convenția SOLAS, aceasta este la latitudinea Guvernului, iar Agenția Navală aplică cerințele de siguranță pentru navele de pasageri, aprobate de către Guvern;

b) navele de pasageri existente de clasa B trebuie să respecte cerințele în domeniu specificate de prezenta lege;

c) navele de pasageri existente de clasele C și D trebuie să respecte cerințele în domeniu specificate de prezenta lege, iar în cazul aspectelor care nu sunt reglementate de cerințele menționate – normele care sunt stabilite de Agenția Navală și care sunt echivalente cu cerințele de siguranță pentru navele de pasageri, aprobate de către Guvern, luând în considerare și condițiile locale de exploatare specifice zonelor maritime în care sunt notificate să opereze navele în cauză;

d) înainte ca navele de pasageri existente de clasele C și D să poată fi angajate în curse interne regulate în statul portului, Agenția Navală solicită acordul administrației statului portului respectiv privind normele în cauză;

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

(4) Pentru ambarcațiunile de pasageri de mare viteză sunt stabilite următoarele cerințe:

1) ambarcațiunile de pasageri de mare viteză construite sau care fac obiectul unor reparații, modificări și transformări de importanță majoră efectuate la 1 ianuarie 1996 sau după această dată trebuie să respecte cerințele aferente regulilor X/2 și X/3 din Convenția SOLAS, cu excepția următoarelor situații:

a) dacă li s-a montat chila sau dacă se aflau la un stadiu de construcție similar nu mai târziu de luna iunie a anului 1998;

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

c) dacă respectă integral cerințele Codului de siguranță pentru navele cu sustentatie dinamică (Codul DSC), inclus în Rezoluția A.373(X) din 14 noiembrie 1977 a Organizației Maritime Internaționale, în versiunea actualizată a acestuia;

2) ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care sunt construite înainte de data de 1 ianuarie 1996 și care îndeplinesc cerințele Codului pentru navele de mare viteză își continuă activitatea certificată în temeiul acestui cod;

3) construcția și întreținerea ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză și a echipamentelor acestora trebuie să respecte normele de clasificare a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză ale unei organizații recunoscute sau normele echivalente aplicate de Agenția Navală în conformitate cu pct. 4);

4) aplicarea unor norme echivalente cu normele și procedurile unei organizații recunoscute se admite doar cu condiția că acestea au fost notificate Comisiei Europene și statelor membre UE și niciun stat membru UE sau Comisia Europeană nu obiectează în privința normelor respective.

(5) Reparațiile, modificările și transformările de importanță majoră, precum și echipările și dotările aferente acestora, ale navelor noi și celor existente trebuie să respecte cerințele referitoare la navele noi specificate la alin. (2) pct. 1). Modificările aduse unei nave care au ca scop unic realizarea unui standard mai performant, în vederea sporirii nivelului de siguranță, nu sunt considerate modificări de importanță majoră.

Articolul 7. Cerințe de stabilitate

Navele de pasageri ro-ro de clasa C ale căror chile au fost puse sau care s-au aflat la un stadiu similar de construcție la data de 1 octombrie 2004 sau după această dată, precum și toate navele de pasageri ro-ro de clasele A și B trebuie să respecte cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, aprobate de către Guvern.

Articolul 8. Cerințe de siguranță pentru persoanele cu mobilitate redusă

(1) Armatorii se asigură că persoanele cu mobilitate redusă dispun de acces în condiții de siguranță pe toate navele de pasageri de clasele A, B, C și D și pe toate ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care sunt utilizate în transportul public, în cazul navelor la care chila a fost pusă sau care se aflau la un stadiu similar de construcție la data de 1 octombrie 2004 sau ulterior acestei date, potrivit orientărilor menționate la alin. (3).

(2) În scopul modificării navelor de pasageri de clasele A, B, C și D și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză utilizate în transportul public, în cazul navelor la care chila a fost pusă sau care se aflau la un stadiu similar de construcție înainte de data de 1 octombrie 2004, Agenția Navală aplică orientările menționate la alin. (3) în mod judicios și fezabil din punct de vedere economic.

(3) Aplicarea orientărilor se efectuează în conformitate cu circulara MSC/Circ. 735 din 24 iunie 1996 a Organizației Internaționale Maritime și ține de aspecte privind:

a) *accesul pe navă*: navele trebuie construite și echipate astfel încât o persoană cu mobilitate redusă să se poată îmbarca și 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 căile de acces în cauză sunt afișate la celelalte puncte de acces pe navă și în alte locuri de pe navă;

b) *semnalizarea*: indicatoarele prezente pe o navă pentru a ajuta pasagerii trebuie să fie accesibile și ușor de citit de către persoanele cu mobilitate redusă și să fie amplasate în puncte-cheie;

c) *mijloacele de comunicare a mesajelor*: operatorul navei trebuie să dețină, la bordul navei, mijloace vizuale și verbale pentru a face anunțuri, precum cele privind întârzierile, modificările de orar și serviciile de la bordul navei, pentru persoanele cu diferite forme de mobilitate redusă;

d) *alarmă*: sistemul de alarmă și butoanele de alarmă trebuie să fie concepute astfel încât să fie accesibile și să îi alerteze pe toți pasagerii cu mobilitate redusă, inclusiv persoanele cu deficiențe senzoriale sau de învățare;

e) *cerințele 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 concepute astfel încât să fie accesibile, în mod rezonabil și proporțional, persoanelor cu mobilitate redusă.

Articolul 9. Condiții suplimentare de siguranță, echivalențe, măsuri de excepție și măsuri de salvare

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

(2) Agenția Navală este în drept să aprobe, cu respectarea procedurii prevăzute la alin. (4), măsuri care să permită aplicarea unor echivalențe pentru anumite cerințe specifice ale prezentei legi, cu condiția ca eficacitatea acestora să fie cel puțin egală cu cea a cerințelor respective.

(3) Agenția Navală este în drept să aprobe, cu condiția că nu există o reducere a nivelului de siguranță și cu respectarea procedurii prevăzute la alin. (4), măsuri de excepție, care trebuie întreprinse de nave în anumite condiții specifice prevăzute de prezenta lege, pentru efectuarea escalei într-un port situat pe teritoriul Republicii Moldova.

(4) Agenția Navală notifică și consultă, în prealabil, autoritatea centrală cu privire la măsurile pe care intenționează să le aprobe, oferind suficiente detalii pentru a se confirma că nivelul de siguranță este menținut la un grad corespunzător. Măsurile respective se aprobă prin ordinul directorului Agenției Navale și se publică pe site-ul web oficial al acesteia. Măsurile în cauză se aplică tuturor navelor de pasageri de aceeași clasă sau ambarcațiunilor care funcționează în aceleași condiții specificate, fără vreo discriminare legată de pavilionul, naționalitatea sau locul de stabilire al operatorului lor.

(5) Agenția Navală notifică Comisiei Europene măsurile pe care intenționează să le aprobe, oferind suficiente detalii pentru a se confirma că nivelul de siguranță este menținut la un grad corespunzător.

(6) În cazul în care Agenția Navală consideră că o navă de pasageri sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză care efectuează escale într-un port situat pe teritoriul Republicii Moldova, deși respectă prevederile prezentei legi, prezintă un pericol grav pentru siguranța persoanelor, a bunurilor sau a mediului, aceasta restricționează operarea navei respective sau impune măsuri suplimentare de siguranță până la înlăturarea pericolului respectiv.

(7) În condițiile prevăzute de alin. (6), Agenția Navală informează, în termen de 3 zile și cu prezentarea tuturor motivelor întemeiate care au stat la baza deciziei:

- a) autoritatea centrală;
- b) Comisia Europeană și alte state relevante.

Capitolul IV INSPECTAREA ȘI CERTIFICAREA

Articolul 10. Inspectarea

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

a) inspecție inițială, efectuată înainte ca nava să fie dată în exploatare sau înregistrată;

b) inspecție periodică, efectuată o dată la 12 luni; și

c) inspecții suplimentare, efectuate în cazul deținerii informațiilor/indiciilor, determinate în baza probelor aflate în posesia Agenției Navale, privind existența situațiilor de avarie, a incidentelor sau a încălcării grave a cerințelor de siguranță.

(2) Fiecare ambarcațiune de pasageri de mare viteză care arborează pavilionul Republicii Moldova și căreia îi este aplicabil Codul pentru navele de mare viteză și/sau Codul DSC este supusă inspecțiilor prevăzute de codurile respective, cu emiterea certificatelor aferente.

(3) În vederea emiterii certificatului de siguranță pentru navele de pasageri se aplică procedurile și orientările relevante referitoare la inspecții, prevăzute de Rezoluția A.997(25) a Organizației Maritime Internaționale privind „Orientările referitoare la inspecțiile desfășurate în temeiul sistemului armonizat de inspecții și certificare, 2007”, cu modificările ulterioare, sau se aplică procedurile destinate realizării aceluiași obiectiv.

(4) Inspecțiile menționate la alin. (1) și (2) se efectuează exclusiv de către inspectorii din cadrul Agenției Navale, inspectorii din cadrul unei organizații recunoscute sau de către inspectorii statului membru UE autorizat, cu scopul de a verifica dacă se respectă toate cerințele aplicabile prevăzute de prezenta lege.

(5) În cazul în care se constată că nava nu corespunde cerințelor prevăzute de prezenta lege, se stabilește procedura de remediere a neconformităților.

(6) Costurile inspecțiilor menționate la alin. (1) se stabilesc în conformitate cu metodologia aprobată de către Guvern în acest sens.

Articolul 11. Certificatul de siguranță al navei de pasageri

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

(2) Forma certificatului de siguranță al navei de pasageri se aprobă de către Guvern și conține cel puțin următoarele informații:

- a) caracteristicile navei;
- b) datele privind inspecțiile efectuate;
- c) termenul de valabilitate;
- d) anexa, care să cuprindă lista echipamentelor.

(3) Costurile emiterii certificatului de siguranță al navei de pasageri se stabilesc în conformitate cu metodologia aprobată de către Guvern în acest sens.

(4) Pentru ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care respectă cerințele Codului pentru navele de mare viteză, Agenția Navală emite un certificat de siguranță al navelor de pasageri de mare viteză și un permis de operare a navelor de mare viteză, în conformitate cu prevederile codului respectiv. Agenția Navală poate delega responsabilitățile prevăzute de prezentul alineat organizațiilor recunoscute.

(5) Pentru ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care respectă cerințele Codului DSC, Agenția Navală emite un certificat de construcție și echipament pentru nave cu sustentație dinamică și un permis de operare a navelor cu sustentație dinamică, în conformitate cu prevederile Codului DSC. Agenția Navală poate delega responsabilitățile prevăzute de prezentul alineat organizațiilor recunoscute.

(6) Modul de solicitare, eliberare și retragere/anulare a permisului de operare a ambarcațiunilor de mare viteză și a permisului de operare a navelor cu sustentație dinamică se aprobă de către Agenția Navală, în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat.

(7) Înainte de a emite un permis de operare pentru ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care efectuează curse interne în statul portului, Agenția Navală convine cu administrația statului portului în cauză asupra tuturor condițiilor operaționale aferente exploatării navei în statul respectiv. Agenția Navală înscrie toate condițiile respective în permisul de operare corespunzător.

(8) Măsurile suplimentare de siguranță, măsurile privind aplicarea echivalențelor și măsurile de excepție aplicate navelor sau ambarcațiunilor în temeiul art. 9 alin. (1)–(3) se înscriu în certificatul corespunzător al navei sau al ambarcațiunii.

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

(1) Pentru emiterea certificatului de siguranță al navei de pasageri, armatorul depune o cerere în forma liberă, însoțită de următoarele documente:

- a) certificatul de naționalitate;
- b) procesul-verbal de control al navei de pasageri întocmit de Agenția Navală/raportul organizației recunoscute, care să ateste conformitatea navei respective;
- c) după caz, informații suplimentare pentru analizarea tuturor aspectelor privind examinarea navei, în scopul determinării corespunderii navei din punctul de vedere al siguranței;
- d) dovada achitării serviciilor privind emiterea certificatului de siguranță al navei de pasageri.

(2) Modul de solicitare, eliberare și retragere/anulare a certificatului de siguranță al navei de pasageri se aprobă de către Guvern.

(3) Certificatul de siguranță al navei de pasageri se emite după efectuarea inspecției inițiale în conformitate cu art. 10 alin. (1) lit. a).

(4) Certificatul de siguranță al navei de pasageri se emite pentru un termen de cel mult 12 luni. Termenul de valabilitate a certificatului este prelungit, la solicitare, pentru o perioadă de grație, menționată în certificat, de cel mult o lună de la data expirării termenului în cauză. Dacă s-a prelungit termenul de valabilitate, perioada nouă de valabilitate a certificatului de siguranță al navei de pasageri începe să curgă la data expirării certificatului înainte de prelungire.

(5) Emiterea unui nou certificat de siguranță al navei de pasageri are loc după efectuarea inspecției periodice în conformitate cu art. 10 alin. (1) lit. b).

(6) Prin derogare de la prevederile art. 4 alin. (2¹) din 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 tacite.

(7) Emiterea certificatului de siguranță al navei de pasageri se respinge în cazul în care documentele specificate la alin. (1) sunt incomplete sau lipsesc.

(8) Dacă în urma efectuării unei inspecții suplimentare în conformitate cu art. 10 alin. (1) lit. c) se constată că deținătorul certificatului de siguranță al navei de pasageri nu respectă normele și standardele de siguranță stabilite de prezenta lege, Agenția Navală retrage certificatul respectiv, cu consemnarea neconformităților în procesul-verbal de control.

Articolul 13. Răspunderea juridică pentru încălcarea prevederilor legislației

Armatorii și comandanții navelor de pasageri poartă răspundere civilă, contravențională sau penală, după caz, pentru încălcarea prevederilor prezentei legi.

Articolul 14. Formalități de raportare și control

(1) În scopul facilitării traficului maritim internațional, navele de pasageri care au ca destinație un port situat pe teritoriul Republicii Moldova trebuie să îndeplinească formalitățile de raportare în conformitate cu regulamentul aprobat de către Guvern în acest sens.

(2) Agenția Navală efectuează controlul privind statul portului, în conformitate cu regulamentul aprobat de către Guvern, la navele de pasageri și la ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care arborează pavilionul unui stat și se asigură că sunt respectate integral cerințele prezentei legi la efectuarea escalei într-un port situat pe teritoriul Republicii Moldova.

Capitolul V DISPOZIȚII FINALE

Articolul 15. Intrarea în vigoare

(1) Prezenta lege intră în vigoare peste 18 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția prevederilor art. 15 alin. (2), care intră în vigoare peste 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) Prevederile art. 6 alin. (3) lit. e) și ale art. 9 alin. (5) și alin. (7) lit. b) se aplică de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

(3) Guvernul, în termen de 18 luni de la data publicării prezentei legi, va asigura elaborarea și aprobarea codurilor internaționale și a altor acte normative pentru implementarea prezentei legi.

(4) La data intrării în vigoare a prezentei legi se modifică unele acte normative, conform anexei.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

Modificarea unor acte normative

1. 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, se modifică după cum urmează:

1.1. Codul se completează cu articolul 27¹ cu următorul cuprins:

„Articolul 27¹. Cerințele privind echipamentele maritime montate la bordul navelor

(1) Echipamentele maritime montate la bordul unei nave înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova trebuie să îndeplinească cerințele de proiectare, de construcție și de performanță prevăzute de instrumentele internaționale menționate la art. 3 din Legea nr. /2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.

(2) Conformitatea echipamentelor maritime cu cerințele menționate la alin. (1) se demonstrează potrivit reglementării tehnice respective, aprobată de către Guvern, și se atestă prin aplicarea marcajului „timona”.

(3) Lista echipamentelor maritime pentru care se impune aplicarea marcajului „timona” se publică și se actualizează prin ordinul conducătorului organului central de specialitate în domeniul transportului naval și trebuie să corespundă listei similare publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

(4) Marcajului „timona” îi sunt caracteristice principiile și normele de aplicare a marcajului CE, prevăzute de Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.

(5) Prezentarea grafică și dimensiunile marcajului „timona” se aprobă de către Guvern.

(6) Prin faptul că a aplicat sau a solicitat aplicarea marcajului „timona”, producătorul atestă că își asumă responsabilitatea pentru conformitatea produsului cu toate cerințele aplicabile.”

1.2. La articolul 39 alineatul (1), litera j) va avea următorul cuprins:

„j) certificatul de siguranță al navei de pasageri;”

2. 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 modifică după cum urmează:

2.1. Compartimentul II:

la poziția 41, în coloana 2, cuvintele „Certificat al întreprinderii de întreținere tehnică” se substituie cu cuvintele „Certificat de autorizare al organizației de întreținere”;

după poziția 41 se introduc pozițiile 41¹–41³ cu următorul cuprins:

41 ¹	Certificat de autorizare al organizației de management al continuității navigabilității	Autoritatea Aeronautică Civilă		Gratuit	Termen nelimitat
41 ²	Certificat de autorizare al organizației de pregătire pentru întreținere			Gratuit	Termen nelimitat
41 ³	Certificat de autorizare al organizației cu privilegii combinate în materie de navigabilitate			Gratuit	Termen nelimitat

2.2. La compartimentul III, pozițiile 15 și 16 se abrogă.

3. Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr. 238–242, art. 672), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

3.1. După clauza de adoptare se introduce clauza de armonizare cu următorul cuprins:

„Prezenta lege transpune art. 2 din Directiva 96/75/CE a Consiliului din 19 noiembrie 1996 privind sistemele de navlosire și de stabilire a prețurilor în transportul național și internațional pe căile navigabile interioare în Comunitate, CELEX: 31996L0075, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 304 din 27 noiembrie 1996, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 septembrie 2003.”

3.2. Capitolul I se completează cu articolul 4¹ cu următorul cuprins:

„**Articolul 4¹.** Contractele în domeniul transportului naval

În domeniul transportului naval intern și al transportului naval internațional, realizat pe căile navigabile interioare, contractele se încheie între părțile respective în mod liber.”