

SINTEZA

la proiectul hotărârii de Guvern privind aprobarea Regulamentului privind eliberarea și recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară (număr unic 61/MIDR/2026)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
<i>Avizare și consultare</i>			
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scr. Nr. 03-551 din 18.02.2026	1.	<i>La proiectul Regulamentului.</i> La Capitolul II. Eliberarea certificatelor de navigație de către Republica Moldova, normele expuse reglementează certificatul de navigație pentru navele de navigație interioară, care urmează a fi eliberat de Agenția Navală pentru operatorii autohtoni, inclusiv cu trimitere la Hotărârea de Guvern pentru aprobarea normelor și standardelor privind examinarea tehnică a navelor de navigație interioară și de recunoaștere a societăților de clasificare de navigație interioară nr. 723/2023, care la fel reglementează modul de solicitare și emitere al certificatul în cauză. Astfel, procesul de verificare și înregistrare a unei nave are ca efect eliberarea „certificatului de navigație interioară” care, conform definiției face parte din categoria certificatelor. Conform art. 4¹ alin. (1) la lit. c) „certificat - act permisiv care se referă la conformitatea anumitor bunuri sau servicii fie la atestarea cunoștințelor/ capacităților angajaților unui agent economic, în limita criteriilor stabilite la art.4, în baza căruia nu se acordă drepturi primare pentru activitate, dar care este impus de lege pentru a confirma respectarea unor cerințe de ordin tehnic și a cărui neobținere nu periclitează întreaga activitate a agentului economic într-un domeniu.”. De asemenea, certificatul în cauză nu este prevăzut de Nomenclatorul actelor permissive, anexa la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a	Nu se acceptă: Considerăm că această obiecție pornește de la o atribuire a certificatului de navigație interioară de către autorului avizului la categoria „certificate - acte permissive” exclusiv în baza denumirii sale formale, fără a se asigura, în prealabil, dacă documentul în cauză întrunește criteriile substanțiale instituite de lege pentru această calificare. Subliniem că potrivit art. 4 alin. (1) din Legea nr. 160/2011, un document constituie act permisiv doar dacă îndeplinește cel puțin una dintre condițiile definitorii, în special dacă a) „constituie o condiție și/sau o cerință pentru inițierea, desfășurarea sau încetarea activității de întreprinzător”, b) „se referă la bunurile mobile și/sau imobile și la serviciile utilizate, fabricate sau comercializate în activitatea de întreprinzător.”, sau c) confirmă și/sau atestă competențele profesionale ale angajaților unei întreprinderi, care sunt valabile doar pentru activitatea întreprinderii respective și indispensabile pentru activitatea de întreprinzător desfășurată de aceasta; acest act nu poate fi utilizat de către angajatul în cauză la o altă întreprindere cu activitate similară. Litera c) din art.4 nu este relevant certificatului de navigație interioară, astfel prezentăm argumentele referitoare la condițiile din art.4 alin.(1), lit. a) și b). Prin natura și destinația sa certificatul de navigație pentru navele de navigație interioară nu conferă și nu poate conferi titularului dreptul de a presta servicii de

		activității de întreprinzător. Astfel, potrivit art. 4 alin. (3) din Legea nr. 160/2011 „Un act permisiv poate fi invocat și/sau aplicat doar după includerea sa în Nomenclatorul actelor permissive și în portalul guvernamental unic al serviciilor publice”. În conformitate cu normele stabilite la art. 4 alin. (4) din Legea nr. 160/2011, condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea și retragerea certificatelor este necesar să se conțină preponderant în Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, iar în Hotărâre de Guvern se include procedura amănunțită de eliberare a acestora. În susținerea celor menționate, evidențiem că Legea în cauză, la art.1 alin.(5) prevede că „modul de solicitare, acordare, suspendare și retragere a actelor permissive prevăzute de prezenta lege pentru agenții economici autohtoni în domeniul transportului naval intern se stabilește de Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător în partea în care nu este reglementat de prezenta lege.” În contextul celor expuse mai sus, nu se susține dezvoltarea regimului juridic a unui act permisiv într-un act subsidiar Legii nr. 176/2013.	transport naval. Dreptul de a desfășura activitate de întreprinzător în domeniul transportului naval derivă din capacitatea juridică a persoanei și din cadrul legal general aplicabil activității respective, nu din emiterea certificatului. În ceea ce privește lit. b), menționăm că certificatul de navigație interioară nu prezintă situația în care utilizarea bunului respectiv (a navei) este condiție juridică pentru desfășurarea activității economice, deci orice agent economic poate presta serviciile de transport pe căile navigabile interioare fără a deține o navă, contractând o astfel de navă cu certificatele de bord valabile (emise de orice stat), care îi va permite desfășurarea fără obstacole a activității sale economice. Precizăm, totodată, că art. 4¹ alin. (1) lit. c) din aceeași lege definește „<i>certificatul</i>” ca act permisiv doar „<i>în limita criteriilor stabilite la art. 4</i>”, ori, tocmai aceste criterii nu sunt îndeplinite în cazul de față, ceea ce face ca trimiterea formală la categoria „certificatelor” din Nomenclator să nu producă efecte juridice. Precizăm că certificatul de navigație interioară este emis de ANRM, în calitate de autoritate competentă a statului-pavilion, ca urmare a unei inspecții tehnice prealabile prin care se verifică conformitatea construcției navale cu cerințele tehnice prevăzute în standardul european ES-TRIN (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels), adoptat de Comitetul European pentru elaborarea de standarde în navigația interioară (CESNI) și transpus în legislația națională prin HG nr. 723/2023. Documentul atestă navigabilitatea construcției navale, adică aptitudinea sa fizică de a naviga în condiții de siguranță pe căile navigabile interioare, și i se atribuie un Număr European Unic de Identificare a Navei (ENI), care rămâne neschimbat pe întreaga durată de viață a acesteia. Această arhitectură tehnică nu are nicio tangență cu logica unui act de reglementare a activității de întreprinzător: ea reflectă exercitarea, de către Republica Moldova, a atribuțiilor ce îi revin în calitate de stat-pavilion, în conformitate cu standardele internaționale și cu acquis-ul comunitar transpus sau care se dorește a fi transpus.
--	--	---	--

			În ceea ce privește excepțiile exprese din Legea nr. 160/2011, evocăm art. 4 alin. (6) din aceeași lege, care prevede explicit că nu sunt acte permissive și nu necesită includere în Nomenclator documentele care „nu întrunesc criteriile definitorii stabilite de prezenta lege.” Certificatul de navigație interioară se încadrează cu precizie în această excepție, întrucât natura sa este de act administrativ tehnic de constatare a conformității construcției navale, emis în exercitarea competenței statului-pavilion, și nu un instrument de reglementare a accesului pe piață sau a exercitării unei activități comerciale. Scopul său primar este asigurarea siguranței navigației și protecția mediului, obiective care depășesc prin natura lor sfera reglementării activității de întreprinzător. În ceea ce privește raportul cu Legea nr. 176/2013, aducem la cunoștință că invocarea art. 1 alin. (5) din această lege, conform căruia modul de solicitare, acordare, suspendare și retragere a actelor permissive „se stabilește de Legea nr. 160/2011 în partea în care nu este reglementat de prezenta lege”, este aplicabilă exclusiv „actelor permissive prevăzute de prezenta lege”, condiție care nu este îndeplinită în cazul certificatului de navigație interioară. Art. 12 alin. (5) din Legea nr. 176/2013 prevede că eliberarea actelor de bord menționate la alin. (1) lit. a), b), j) și l) se efectuează conform procedurii din Legea nr. 160/2011. Aceasta, într-un context în care Legea nr. 176/2013 a suferit ulterior mai multe modificări, iar certificatul de navigație interioară este enumerat la alin. (1) lit. m), în afara acestei liste. Această excludere nu reprezintă o omisiune accidentală, ci o alegere deliberată a legiuitorului, care a tratat certificatul de navigație interioară în mod distinct față de actele de bord supuse regimului actelor permissive, tocmai în considerarea naturii sale tehnice specifice. Prin urmare, condiția prealabilă pentru aplicarea art. 1 alin. (5) din Legea nr. 176/2013 nu este îndeplinită. În ceea ce privește obligația de transpunere a Directivei 2009/100/CE, menționăm că aceasta instituie un sistem de recunoaștere reciprocă a certificatelor de navigație ale navelor de
--	--	--	--

			navigație interioară între statele membre ale UE, cu scopul eliminării barierelor administrative din calea liberei circulații a acestora. Acțiunea nr. 162 din Planul Național de Aprobare 2025-2029, aprobat prin HG nr. 306/2025, obligă explicit Republica Moldova să transpună această directivă. Supunerea certificatelor de navigație regimului Nomenclatorului actelor permissive ar genera un cadru de reglementare incompatibil cu cerințele directivei, blocat în proceduri de autorizare economică, și ar constitui un eșec de transpunere cu consecințe directe asupra procesului de integrare europeană, aspect semnalat explicit în Raportul Comisiei Europene privind extinderea pentru 2025. În susținerea celor menționate supra prezentăm exemple din practica internațională specifică transportului naval care ilustrează cu claritate specificul certificatului de navigație interioară. Un proprietar de navă poate obține certificatul de navigație interioară fără a desfășura nicio activitate economică, dând ulterior construcția navală în chirie fără echipaj, în temeiul unui contract de tip bareboat charter (contract de închiriere a navei nude fără echipaj) oricărui agent economic (armator). În cadrul unui astfel de contract, armatorul preia controlul operațional deplin al navei, incluzând dreptul de a o arma și exploata comercial, fără ca proprietarului navei (care a obținut certificatul de navigație interioară) să îi revină vreo responsabilitate operațională cu nava respectivă. Armatorul care desfășoară efectiv activitatea de transport nu solicită și nu obține un nou certificat de navigație, pentru că dreptul său economic nu derivă din certificat, ci din contractul comercial și din capacitatea sa juridică generală. Certificatul rămâne legat exclusiv de starea tehnică a construcției navale, nu de proprietar sau a armator, ceea ce confirmă că el nu „investește solicitantul cu drepturi economice” și nu poate fi calificat, prin natură, ca act permisiv. Mai mult, certificatul se eliberează și pentru nave ale căror proprietari sau operatori nu desfășoară nicio activitate economică pe teritoriul Republicii Moldova, dar al căror vas este înregistrat în Registrul de Stat al Navelor (RSN), o categorie de titulari față de care Legea nr. 160/2011 nu este, prin definiție, aplicabilă.
--	--	--	---

			Aceasta este expresia practică a conceptului de stat-pavilion: statul sub al cărui pavilion navighează o construcție navală exercită, prin actul de certificare, o responsabilitate de drept internațional față de siguranța acelei nave, indiferent de cine o operează la un moment dat. ANRM, în calitate de autoritate competentă, emite certificatul nu pentru a reglementa activitatea economică a unui întreprinzător, ci pentru a-și exercita această responsabilitate suverană de natură tehnică și de siguranță publică, cu caracter obligatoriu conform standardelor internaționale și acquis-ului comunitar transpus. Acceptarea acestei obiecții al MDED și tratarea certificatului de navigație interioară ca act permisiv supus Legii nr. 160/2011 și Nomenclatorului actelor permissive ar produce consecințe practice concrete, pe care le prezentăm mai jos. - riscul blocajului de recunoaștere reciprocă la nivel european, din cauza asimetriei de reglementare față de partenerii regionali. - riscul introducerii de blocaje administrative nejustificate în traficul fluvial, din cauza introducerii procedurilor suplimentare determinate de logica actelor permissive (cerințe de înregistrare în portalul serviciilor publice, mecanisme de contestare specifice activității de întreprinzător), care nu au corespondent în practica internațională (IMO, CESNI) și nu aduc niciun beneficiu în materie de siguranță a navigației. - riscul unui vid de competență pentru navele sub pavilion moldovenesc exploatate de operatori străini, întrucât Legea nr. 160/2011 reglementează exclusiv activitatea de întreprinzător desfășurată pe teritoriul Republicii Moldova de agenți economici autohtoni.
		La Capitolul IV. Suspendarea și întreruperea navigației, la pct. 23. Norma expusă stabilește că „Agenția Navală poate suspenda valabilitatea unui certificat de navigație pe care l-a emis, în cazul în care sunt constatate circumstanțe care justifică această măsură conform legislației în vigoare.”. În acest sens, menționăm că suspendarea certificatului de	Nu se acceptă. Adițional argumentării efectuate la prima obiecție a MDED, considerăm utilă o argumentare detaliată, pentru a clarifica în mod exhaustiv regimul juridic al măsurii de suspendare prevăzute în proiect. În ceea ce privește inaplicabilitatea Legii nr. 160/2011 și a Legii nr.

	navigație interioară, reprezintă o măsură reglementată separat de Legea nr.160/2011 și Legea nr.235/2006 cu privire la principiile de reglementare a activității de întreprinzător. Conform prevederilor legilor menționate, suspendarea unui act permisiv se realizează prin instanța de judecată, în dependență de prevederile legii de specialitate, care reglementează actul permisiv, în speță Legea nr.176/2013. În caz, dacă este necesară o excepție de la Legea nr.160/2011 sau Legea nr.235/2006, aceasta poate fi realizată doar în temeiul unor norme prevăzute în Legea nr.176/2013. Subsidiar, informăm că potrivit Agendei de Reforme aferentă Planului de creștere a Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.260/2025, reforma nr.1, „Creșterea competitivității mediului antreprenorial prin îmbunătățirea cadrului de reglementare și administrativ și printr-o digitalizare îmbunătățită”, măsura 2, pentru anul curent, Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării în comun cu ministerele de resort îi revine sarcina de a implementa noi reforme de debirocratizare. Acestea vizează eliminarea a cel puțin 20 de acte permissive, precum și suspendarea așa-numitelor „acte permissive ascunse”, prin abrogarea lor sau integrarea exclusivă în Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.	235/2006 în materia suspendării certificatului de navigație interioară, precizăm că art. 10 alin. (1) din Legea nr. 160/2011 prevede că „valabilitatea actului permisiv poate fi suspendată în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător”, iar art. 17 din Legea nr. 235/2006 instituie regula generală conform căreia suspendarea activității de întreprinzător se efectuează prin hotărâre judecătorească. Aceste dispoziții sunt concepute, prin natura și scopul lor, pentru a proteja dreptul de a exercita o activitate economică împotriva intervențiilor arbitrare ale autorităților publice. Or, certificatul de navigație interioară nu condiționează și nu investește nicio persoană cu dreptul de a desfășura activitate de întreprinzător, drept a cărui eventuală suspendare să necesite protecție judiciară specială. Prin urmare, mecanismul de protecție judiciară instituit de Legea nr. 235/2006 este, prin obiectul său de reglementare, inaplicabil în raport cu un document a cărui suspendare nu afectează, prin sine însuși, niciun drept economic al titularului. În ceea ce privește temeiul legal existent al competenței ANRM de a suspenda sau retrage certificatul de navigație interioară, subliniem că această competență nu este una nouă, introdusă prin prezentul proiect, ci una deja consacrată în cadrul normativ în vigoare. Punctul 34 din hotărârea Guvernului nr. 723/2023 prevede explicit că „Agenția este în drept de a retrage un certificat de navigație interioară pe care l-a emis sau reînnoit în cazurile în care construcția navală nu mai îndeplinește cerințele tehnice specificate în certificat.” Această dispoziție reflectă logica inerentă a oricărui act de certificare tehnică: dacă obiectul certificat nu mai corespunde standardelor care au justificat emiterea certificatului, autoritatea emitentă are nu doar dreptul, ci și obligația de a retrage documentul. Proiectul supus avizării nu face decât să completeze și să armonizeze acest mecanism existent cu cerințele Directivei 2009/100/CE, extinzând aplicabilitatea lui și la certificatele emise de statele membre ale UE, în cadrul sistemului de recunoaștere reciprocă. În ceea ce privește raportul dintre proiect și Legea nr. 176/2013 în
--	---	--

			materia suspendării, aducem la cunoștință că art. 31 din Legea nr. 176/2013 prevede că suspendarea sau interzicerea circulației navei poate fi aplicată dacă aceasta prezintă „pericol pentru siguranța navigației”, temei care este perfect coerent și convergent cu dispozițiile pct. 23-24 din proiect. Pct. 23 din proiectul Regulamentului reglementează suspendarea certificatului de navigație emis de ANRM, în timp ce pct. 24 reglementează distinct întreruperea navigației, o măsură operativă de salvagardare aplicabilă inclusiv navelor purtând certificate emise de state membre ale UE, în cazul în care acestea prezintă pericol pentru mediu sau nu respectă condițiile tehnice menționate în propriul certificat. Cele două măsuri sunt distincte ca natură și mecanism: suspendarea certificatului moldovenesc vizează starea de conformitate tehnică a construcției navale înregistrate sub pavilion moldovenesc, în timp ce întreruperea navigației este o măsură de intervenție operativă imediată cu caracter preventiv, exercitată de statul-port asupra oricărei nave aflate pe căile sale navigabile, indiferent de pavilion. În ceea ce privește invocarea Agendei de Reforme (HG nr. 260/2025) și a obiectivului de eliminare a actelor permissive „ascunse”, menționăm că această referință nu are relevanță juridică în prezenta speță. Certificatul de navigație interioară nu este un „act permisiv ascuns” care să trebuiască eliminat sau integrat în Legea nr. 160/2011. El este, după cum am menționat la prima obiecție a MDDE, un act administrativ tehnic de constatare a conformității construcției navale, emis în exercitarea competenței statului-pavilion, care nu cade, prin natura sa, sub incidența agendei de simplificare a actelor permissive economice. Spre deosebire de suspendarea unui act permisiv economic, suspendarea certificatului de navigație interioară nu privează titularul de dreptul de a face afaceri, el poate în continuare să desfășoare activitate de transport naval, utilizând o altă construcție navală conformă sau așteptând remedierea deficiențelor tehnice constatate. Ea îl privează exclusiv de posibilitatea de a pune în circulație o construcție navală specifică care nu mai îndeplinește cerințele tehnice de navigabilitate, adică de a utiliza un mijloc
--	--	--	--

			tehnic neconform, cu risc documentat pentru siguranța echipajului, a bunurilor transportate și a mediului. O astfel de abordare conform obiecției MDED, presupune producerea a mai multor consecințe practice concrete pe care le menționăm mai jos. - riscul operaționalizării unei nave tehnic neconforme pe durata procedurii judiciare; - o construcție navală cu deficiențe tehnice documentate ar putea continua să navigheze; - incompatibilitatea cu obligațiile de stat-port și de stat-pavilion față de partenerii internaționali; - riscul unui precedent de reglementare periculoasă în domeniul siguranței navigației.
		<i>De ordin general:</i> Proiectul instituie în sarcina Agenției Navale a Republicii Moldova obligația de a publica pe pagina web oficială modelul certificatului, lista statelor recunoscute și procedura de recunoaștere. În vederea asigurării transparenței și facilitării reutilizării informațiilor, recomandăm ca aceste date să fie publicate și în format deschis, prelucrabil automat, în conformitate cu prevederile Legii nr. 109/2025 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public. Totodată, deși proiectul prevede un palier de cooperare instituțională între ANRM, MIDR și Comisia Europeană prin intermediul sistemelor informatice europene, considerăm necesar ca procesul intern de emitere a certificatelor să utilizeze platforma de interoperabilitate MConnect pentru verificarea datelor proprietarilor de nave prin interconectarea cu registrele de stat existente. Subsecvent, atragem atenția că proiectul prevede colectarea și prelucrarea datelor cu caracter personal (de exemplu, numele și domiciliul proprietarului navei) în scopul certificării. În acest context, în temeiul Legii nr. 195/2024	Se acceptă parțial În ceea ce privește prima recomandare, publicarea în format deschis, prelucrabil automat, aceasta este acceptată în principiu. Proiectul instituie deja, prin dispozițiile sale, obligația ANRM de a publica pe pagina web oficială modelul certificatului de navigație interioară, lista statelor ale căror certificate sunt recunoscute și procedura de recunoaștere. Această obligație de transparență derivă direct din Directiva 2009/100/CE și are o funcție tehnică bine determinată: asigurarea accesibilității informației pentru autoritățile competente din statele membre ale UE și pentru operatorii navali care trebuie să cunoască formatul certificatelor moldovenești pentru a putea proceda la recunoașterea lor reciprocă. Recomandarea publicării concomitente și în format deschis, prelucrabil automat, conform Legii nr. 109/2025 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public, este compatibilă cu obiectivele proiectului și poate fi acomodată la nivelul implementării tehnice a obligației de publicare, fără a necesita modificarea substanței normative a PHG. Subliniem, totodată, că informațiile care urmează a fi publicate, modelul certificatului, lista statelor recunoscute și procedura de recunoaștere, sunt date instituționale și tehnice de referință, nu date cu caracter personal, astfel că nu există nicio

		privind protecția datelor cu caracter personal, considerăm oportună solicitarea avizului Centrului Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal.	tensiune între obligația de transparență și cerințele de protecție a datelor personale în ceea ce privește aceste publicații specifice. În ceea ce privește a doua recomandare, utilizarea platformei MConnect pentru verificarea datelor proprietarilor de nave - aceasta nu poate fi acceptată în forma propusă, din motive tehnico-juridice obiective. Platforma MConnect este concepută ca instrument de interoperabilitate între registrele de stat ale Republicii Moldova pentru persoanele fizice și juridice rezidente sau înregistrate pe teritoriul Republicii Moldova. Certificatul de navigație interioară se eliberează însă și pentru construcții navale ale căror proprietari, armatori sau operatori sunt persoane fizice sau juridice cu sediul ori domiciliul în state membre ale UE sau în alte state terțe, ale căror nave sunt înregistrate în Registrul de Stat al Navelor al Republicii Moldova, în exercitarea drepturilor conferite de statutul de stat-pavilion. Aceste persoane nu sunt înregistrate în registrele de stat moldovenești cu care MConnect realizează interconectarea și, prin urmare, verificarea datelor lor prin intermediul acestei platforme nu este fezabilă din punct de vedere tehnic. Impunerea MConnect ca instrument obligatoriu pentru procesul de certificare ar crea o barieră administrativă nejustificată față de categoria de beneficiari externi, incompatibilă cu principiile liberei circulații și ale cooperării internaționale în domeniul navigației interioare. Cooperarea instituțională pentru verificarea datelor operatorilor și armatorilor străini se realizează prin palierul de cooperare instituțională dintre ANRM, MIDR și Comisia Europeană, prevăzut expres în PHG, prin intermediul sistemelor informatice europene dedicate navigației interioare. În ceea ce privește a treia recomandare, solicitarea avizului CNPDCP, aceasta este acceptată ca măsură procedurală suplimentară de prudență, cu precizările care se impun cu privire la amploarea reală a prelucrării de date cu caracter personal prevăzute de proiect. Astfel, subliniem că Nota de Fundamentare a proiectului a abordat explicit această problemă, constatând că proiectul implică prelucrarea unui volum limitat de date cu caracter personal, restricționat la numele și domiciliul proprietarului navei, cu temei legal prevăzut la art. 6 alin. (1) lit. c) din Regulamentul
--	--	---	---

			UE/2016/679 (GDPR), transpus în legislația națională prin Legea nr. 195/2024. ANRM va lua măsurile tehnice și organizatorice necesare pentru asigurarea securității datelor, iar persoanele vizate beneficiază de toate drepturile prevăzute de Legea nr. 195/2024. Totodată, trebuie subliniat că pct. 43 din HG nr. 723/2023, deja în vigoare, prevede explicit că „orice prelucrare de date cu caracter personal din baza de date pentru identificarea navelor de către Agenție se realizează în conformitate cu legislația privind protecția datelor cu caracter personal”, ceea ce confirmă că cadru de conformitate cu legislația privind protecția datelor personale este deja stabilit la nivel normativ și că proiectul dat se integrează organic în acest cadru, fără a introduce mecanisme noi de prelucrare. Subliniem adițional că obligația de publicare pe pagina web a ANRM a modelului certificatului, a listei statelor recunoscute și a procedurii de recunoaștere nu este o simplă cerință de transparență administrativă față de publicul general, ci un instrument tehnic esențial al mecanismului de recunoaștere reciprocă. Atunci când o autoritate portuară din Austria, România sau Ungaria verifică la bordul unei nave certificatul de navigație emis de ANRM, ea trebuie să poată compara rapid documentul prezentat cu modelul oficial publicat de autoritatea emitentă, pentru a-i verifica autenticitatea și a preveni utilizarea de certificate contrafăcute sau expirate. Aceasta este practica standard a tuturor autorităților de navigație interioară din spațiul european și este unul dintre pilonii funcționali ai recunoașterii reciproce. Publicarea în format deschis, prelucrabil automat, ar facilita integrarea acestor date în sistemele informatice europene de navigație interioară, sporind eficiența verificărilor transfrontaliere. Platforma MConnect, în schimb, operează pe o logică complet diferită: ea conectează registrele moldovenești pentru a permite schimbul de date între instituțiile statului în relație cu persoanele prezente în aceste registre. Proprietarul (armatorul) unei nave poate fi un operator grec, german sau olandez, înregistrat exclusiv în registrele statului său de origine, fără nicio prezență administrativă în Republica Moldova. Solicitarea ca ANRM să verifice datele unui
--	--	--	---

			astfel de operator prin MConnect constituie o imposibilitate tehnică și juridică. Verificarea datelor acestor operatori se realizează prin alte canale specifice: registrele navale internaționale, sistemele de identificare ale navelor prin Numărul European Unic de Identificare (ENI), și schimbul de informații prin canalele de cooperare instituțională cu autoritățile statelor membre ale UE. Deși această obiecție are, în ansamblul ei, un caracter predominant tehnic și procedural, implementarea necorespunzătoare a recomandărilor sale ar putea genera consecințe operaționale care merită evidențiate: - riscul creării unei bariere administrative pentru armatorii și operatorii străini; - riscul confuziei dintre datele tehnice de referință și datele cu caracter personal; - riscul suprapunerii inutile a unor proceduri de consultare.
Ministerul Educației și Cercetării, scr. Nr. 03/3-09/320/26 din 17.02.2026	2.	Titlul proiectului: Se sugerează modificarea titlului din “Regulament privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară” în “Regulament privind eliberarea certificatelor de navigație de către Republica Moldova și recunoașterea certificatelor de navigație obținute în statele membre ale Uniunii Europene”. La pct.3. din proiect, sintagma “de asemenea” se va separa prin virgule; La pct.11. din proiect după cuvântul “anexa” se va exclude textul “nr.1” La pct.14. din proiect sunt enumerate condițiile care trebuie respectate cumulativ pentru ca certificatele de navigație emise de autoritățile de competență ale statelor membre ale Uniunii Europene să fie recunoscute de către Agenția Navală din Republica Moldova. Astfel se impune prevederea unei proceduri administrative prin care se verifică respectarea condițiilor stabilite și se emite decizia de recunoaștere.	Se acceptă parțial. Titlul a fost expus în următoarea redacție „Cu privire la aprobarea Regulamentului privind eliberarea și recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară” Se acceptă Se acceptă Se ia act.

Ministerul Finanțelor, scr. Nr. 09/2-03/84/166	3.	În limita domeniilor de competență, se validează proiectul cu condiția că, realizarea prevederilor prezentei hotărâri se va efectua din contul și în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală și din alte surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare	Se ia act.
Ministerul Mediului, scr. Nr. 13-15/456 din 18.02.2026	4.	Susținerea acestuia fără obiecții și propuneri.	Se ia act.
Agenția Navală, scr. Nr. 05-71 din 18.02.2026	5.	Lipsa obiecțiilor și propunerilor pe marginea acestuia.	Se ia act.
Î.S. Portul Fluvial Ungheni, scr. Nr. 41 din 18.02.2026	6.	Lipsa de obiecții sau propuneri la proiectul în cauză.	Se ia act.
Centrul Național pentru Protecția Datelor cu caracter personal, scr. Nr. 04-01/1177 din 07.04.2026	7.	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act.
Expertizare			
Grupul de lucru al Comisiei de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, scr. Nr.	8.	Decizia Grupului de lucru în privința proiectului de act normativ și notei de fundamentare: Se susține proiectul de act normativ și nota de fundamentare cu obiecții și recomandări. Concluzia: Proiectul conține prevederi contradictorii cu principiile de reglementare a activității de întreprinzător.	Se ia act.
		<i>Comentarii, recomandări:</i> În cap. II este reglementat „certificatul de navigație pentru navele de navigație interioară” care urmează a fi eliberat de Agenția Navală pentru operatorii autohtoni, inclusiv cu trimitere la HG nr. 723/2023, care la fel reglementează modul de solicitare și emitere al certificatului în cauză. Astfel	Nu se acceptă. Argumentarea este reflectată în expunerea la avizul MDED (pct.1 din sinteză)

		procesul de verificare și înregistrare a unei nave are ca efect eliberarea „certificatului de navigație interioară” care, cu toate că poate fi tratat drept act permisiv (din categoria certificatelor) nu este prevăzut de Nomenclatorul actelor permissive, ceea ce face ca dreptul Agenției de a-l impune (verifica) sau elibera să fie contestabil. Legea nr.176/2013 îl menționează doar la noțiuni și în lista actelor care sunt obligatorii la bordul navei. În același timp, legea în cauză, la art.1 alin.(5) prevede că „modul de solicitare, acordare, suspendare și retragere a actelor permissive prevăzute de prezenta lege pentru agenții economici autohtoni în domeniul transportului naval intern se stabilește de Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător în partea în care nu este reglementat de prezenta lege.” Astfel, dezvoltarea regimului juridic a unui act permisiv în acte subsidiare, fără ca acesta să fie prevăzut în Nomenclatorul actelor permissive este de principiu în contradicție cu Legea nr.160/2011.	În ceea ce privește invocarea principiului conform căruia regimul juridic al unui act permisiv nu poate fi dezvoltat printr-un act subsidiar, precizăm că acest principiu, corect în sine în materia actelor permissive, nu este aplicabil în prezenta speță, întrucât premisa sa (că documentul în cauză ar fi un act permisiv) nu este îndeplinită. Proiectul nu „dezvoltă regimul juridic al unui act permisiv într-un act subsidiar”, ci instituie cadrul tehnic și procedural al unui mecanism de recunoaștere reciprocă, care, prin natura și obiectul său, este reglementat în mod obișnuit la nivelul actelor normative ale Guvernului în întreaga practică a statelor membre ale UE, inclusiv în statele a căror legislație a constituit model pentru Directiva 2009/100/CE.
		În cap. IV este prevăzut dreptul ANRM de a suspenda certificatul de navigație sau de a întrerupe navigația navei „dacă nava sau echipamentul de pe ea prezintă pericol pentru mediul înconjurător sau nu respectă condițiile care figurează în certificatul de navigație sau în celelalte documente prevăzute la capitolul III”. În această privință atestăm următoarele: - Cu toate că în principiu se prevăd două măsuri (de suspendarea a certificatului și întreruperea navigației), totuși este reglementată preponderent „întreruperea navigației”, fără a fi clar care este în practică distincția dintre aceste două măsuri și când survine prima sau a doua măsură. - Temeiul de aplicare a măsurii de întreruperea navigației este prea larg și incert – nerespectarea oricăror condiții din certificat sau oricare alte documente din Cap. III, fără a clarifica gravitatea încălcării, riscurile și rezultatele potențiale ale încălcării. Această formulare depășește vădit	Nu se acceptă. Argumentarea este reflectată în expunerea la avizul MDED (pct.1 din sinteză) Temeiul de la pct. 24.2 nu este nici larg și nici incert: el este calificat prin cel puțin patru garanții procedurale cumulative instituite de proiect, care îi conferă precizie și proporționalitate. Prima, întreruperea navigației este condiționată de efectuarea prealabilă a unui „control efectuat conform prezentului regulament” (pct. 24), ceea ce exclude aplicarea discreționară a măsurii. A doua, măsura este temporară și reversibilă, încetând de îndată ce defectele sunt remediate și remedierea este confirmată prin control tehnic repetat (pct. 25). A treia, orice decizie trebuie motivată detaliat în scris, cu indicarea circumstanțelor de fapt și de drept, a deficiențelor tehnice constatate și a neconformităților (pct. 27). A patra, autoritatea care a emis certificatul recunoscut este notificată obligatoriu despre motivele deciziei (pct. 26), iar proprietarul sau operatorul navei este informat despre căile de atac disponibile și termenele de exercitare

		prevederile Legii nr.176/2013, care prevede la art.31 că suspendarea sau interzicerea circulației navei poate fi aplicată doar dacă aceasta prezintă „pericol pentru siguranța navigației”, ceea ce este în corelare și cu prevederile Legii nr.131/2012, în care se prevede că o măsură restrictivă se aplică de inspecții doar în situația unor încălcări deosebit de grave, care prezintă risc iminent și imediat pentru mediu, viața și sănătatea persoanelor. - Suspendarea certificatului de navigație, reprezintă o măsură reglementată separat de Legea nr.160/2011 și Legea nr.235/2006, odată ce acest certificat este un act permisiv. Conform prevederilor din aceste legi, suspendarea unui act permisiv se realizează prin instanța de judecată, în dependență de prevederile legii de specialitate – cu adresarea în instanță până la sau după adoptarea deciziei administrative de a suspenda un act permisiv. Dacă este necesară o excepție de la Legea nr.160/2011 sau Legea nr.235/2006, aceasta poate fi realizată doar în temeiul unor prevederi în cadrul Legii nr.176/2013, care în prezent nu prevede astfel de excepții. Însă formularea propusă în proiect este conceptual diferită de cea expusă în Directivă. Ori Directiva prevede că suspendarea certificatului poate fi realizată de „statul membru”, adică fiind lăsat la discreția statului membru modul/procedura de suspendare, în conformitate cu procedurile și cadrul normativ intern.	(pct. 28). Ansamblul acestor garanții configurează un mecanism de proporționalitate și de protecție procedurală a drepturilor operatorilor care exclude orice aplicare abuzivă sau arbitrară a măsurii de întrerupere a navigației. În final, cu privire la observația Grupului de lucru pentru Reglementarea activității de întreprinzător că, Directiva 2009/100/CE „lasă la discreția statului membru modul și procedura de suspendare”, o tratăm nu ca o obiecție, ci o confirmare a tezei ANRM. Faptul că Directiva conferă statelor membre libertatea de a stabili procedura de suspendare în conformitate cu cadrul normativ intern înseamnă tocmai că procedura instituită prin proiect, care reflectă logica tehnică a controlului de navigabilitate, nu logica economică a actelor permissive, este o alegere legitimă de implementare, compatibilă cu Directiva și cu cadrul legal național. Invocarea acestei flexibilități a Directivei ca argument în favoarea subordonării procedurale față de Legea nr. 160/2011 sau Legea nr. 235/2006 inversează tocmai sensul permisiv al normei europene, transformând o opțiune de adaptare națională într-o constrângere de conformare la o lege generală orizontală care, după cum a fost demonstrat, nu este aplicabilă. Este necesar să menționăm că acceptarea obiecțiilor formulate, vor afecta inevitabil capacitatea operativă a ANRM de a interveni prompt atunci când o construcție navală prezintă deficiențe tehnice constatate, respectiv pericol de viață pentru personal și călători.
Centrul de Armonizare a Legislației, scr. Nr. 31/02-126-1475 din 11.02.2026	9.	III. Respectarea mecanismului de armonizare <i>a) Obiecții privind clauza de armonizare</i> Clauza de armonizare se va expune în următoarea redacție: „Prezenta Hotărâre transpune Directiva 2009/100/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară, CELEX: 32009L0100, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L 259 din 2 octombrie 2009, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016”	Se acceptă: Clauza de armonizare a fost modificată conform recomandărilor.

		<i>b) Obiecții privind tabelul de concordanță</i> Se va exclude sintagma „Transpus integral” din compartimentul 8 al Tabelului de concordanță și se va păstra doar gradul de compatibilitate – Compatibil, acolo unde este cazul. Se va completa compartimentul 7 al TC cu textul din proiectul național care asigură transpunerea art. 3 (5) din Directiva UE, respectiv, pct. 15 - 19.	Se acceptă: Tabelul de concordanță a fost modificat.
Ministerul Justiției, Scr. Nr. 04/2-4142 din 16.04.2026		Sub aspectul intenției de reglementare, potrivit notei de fundamentare, proiectul de act normativ a fost elaborat în scopul transunerii integrale a Directivei 2009/100/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară (în continuare - Directiva 2009/100/CE). Prin proiect se urmărește eliminarea barierelor administrative care împiedică în prezent, într-o anumită măsură, libera circulație a navelor moldovenești pe căile navigabile interioare ale statelor membre ale UE, precum și facilitarea accesului navelor europene pe căile navigabile ale Republicii Moldova, în conformitate cu principiile pieței interne europene. Sub aspect conceptual, semnalăm că normele privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară emise de statele membre ale Uniunii Europene au un caracter primar și urmează a fi stabilite inițial la nivel de lege. În context, se consideră necesară modificarea în acest sens a Legii nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, în care să fie integrate normele privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară emise de statele membre ale Uniunii Europene, iar procedura de recunoaștere respectivă să fie aprobată de Guvern.	Nu se acceptă: Art. 12 alin. (8) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova stabilește deja norma primară generală privind recunoașterea actelor de bord ale navelor care navighează sub pavilionul altui stat și care fac escală în porturile Republicii Moldova sau traversează căile navigabile interne ale Republicii Moldova, în temeiul tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte sau pe bază de reciprocitate. În acest context, proiectul hotărârii Guvernului nu instituie norme primare noi, ci dezvoltă și detaliază mecanismul de aplicare a cadrului legal existent, prin reglementarea condițiilor și procedurii de eliberare și recunoaștere reciprocă a certificatelor de navigație, în vederea transunerii Directivei 2009/100/CE. Prin urmare, proiectul are caracter de act normativ subordonat legii, fiind adoptat pentru executarea prevederilor Legii nr. 176/2013.
		Totodată, în capitolul II al proiectului Regulamentului este reglementat „certificatul de navigație pentru navele de	Nu se acceptă.

	navigație interioară”, care urmează a fi eliberat de Agenția Navală pentru operatorii autohtoni, inclusiv cu trimitere la Hotărârea Guvernului nr. 723/2023, care, la rândul său, reglementează procedura de solicitare și emitere a acestuia. Totodată, se constată că procesul de verificare și înregistrare a unei nave are ca efect eliberarea certificatului de navigație interioară, care, prin natura sa juridică, poate fi calificat drept act permisiv din categoria certificatelor. Cu toate acestea, certificatul de navigație nu se regăsește în Nomenclatorul actelor permissive aprobat în temeiul Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, iar Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova îl reglementează doar la nivel de noțiune și ca document obligatoriu la bordul navei, fără a stabili regimul său juridic complet. Potrivit art. 1 alin. (5) din Legea nr. 176/2013, modul de solicitare, acordare, suspendare și retragere a actelor permissive pentru agenții economici din domeniul transportului naval intern se stabilește în conformitate cu <i>Legea nr. 160/2011</i>, în partea în care nu este reglementat de legea specială. În aceste condiții, dezvoltarea regimului juridic al unui act permisiv prin acte normative subordonate legii, fără includerea acestuia în Nomenclatorul actelor permissive, este de principiu contrară cadrului legal în vigoare, ceea ce poate afecta legalitatea atribuțiilor autorității competente de a impune, verifica sau elibera acest act.	Calificarea certificatului de navigație interioară drept act permisiv nu poate fi făcută exclusiv în baza denumirii sale formale de „certificat”, dar prin raportare la criteriile materiale prevăzute la art. 4 alin. (1) din Legea nr. 160/2011. Or, certificatul de navigație interioară nu conferă dreptul de a iniția, desfășura sau înceta o activitate de întreprinzător, dar atestă conformitatea tehnică și aptitudinea navei de a naviga în condiții de siguranță, în exercitarea atribuțiilor statului-pavilion. Prin urmare, acesta are natura unui act administrativ tehnic, și nu a unui act permisiv de reglementare a activității de întreprinzător. În același timp, art. 1 alin. (5) din Legea nr. 176/2013 face trimitere la Legea nr. 160/2011 doar în privința actelor permissive prevăzute de legea specială, iar art. 12 alin. (5) supune expres procedurii din Legea nr. 160/2011 doar anumite acte de bord. Certificatul de navigație interioară nu se încadrează în această categorie, fiind reglementat distinct, în considerarea naturii sale tehnice. În acest context, includerea sa în sfera actelor permissive și supunerea lui regimului Nomenclatorului ar fi contrară naturii juridice a documentului și ar afecta mecanismul de transpunere a Directivei 2009/100/CE. Aceeași poziție dar mai desfășurată, a fost expusă și în raport cu obiecția similară formulată de Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării.
	De asemenea, atragem atenția că în capitolul IV al proiectului Regulamentului este prevăzut dreptul autorității competente de a suspenda certificatul de navigație sau de a întrerupe navigația navei în cazul în care aceasta sau echipamentele aferente prezintă pericol pentru mediul înconjurător sau nu respectă condițiile prevăzute în certificatul de navigație ori în alte documente aplicabile. În această privință, se rețin următoarele: În primul rând, deși proiectul instituie două măsuri distincte – suspendarea certificatului de navigație și întreruperea	Nu se acceptă. Suspendarea certificatului de navigație și întreruperea navigației sunt măsuri distincte, cu finalitate juridică diferită, iar reglementarea lor separată în proiect corespunde mecanismului prevăzut de Directiva 2009/100/CE. Suspendarea certificatului vizează valabilitatea documentului emis de autoritatea competentă a statului-pavilion, în timp ce întreruperea navigației reprezintă o măsură operativă și preventivă aplicabilă navei care prezintă neconformități tehnice sau pericol pentru mediu ori pentru siguranța navigației. În acest sens, proiectul nu extinde nejustificat

	navigației – reglementarea vizează preponderent cea de-a doua măsură, fără a stabili în mod clar criteriile de delimitare între acestea, condițiile de aplicare și raportul juridic dintre ele. Lipsa acestor elemente generează impredictibilitate în aplicarea normei și este contrară principiului securității juridice. În al doilea rând, temeiul de aplicare a măsurii de întrerupere a navigației este formulat într-un mod excesiv de larg, vizând nerespectarea oricăror condiții prevăzute în certificatul de navigație sau în alte documente. O asemenea formulare nu distinge între încălcări minore și încălcări grave și nu stabilește criterii privind gravitatea, riscurile sau consecințele potențiale ale încălcării. Or, potrivit art. 31 din Legea nr. 176/2013, suspendarea sau interzicerea circulației navei poate fi dispusă doar în cazul în care aceasta prezintă un pericol pentru siguranța navigației. De asemenea, conform Legii nr. 131/2012, măsurile restrictive se aplică doar în situații de încălcări grave, care implică un risc iminent și imediat pentru mediu, viața și sănătatea persoanelor. Prin urmare, proiectul extinde nejustificat sfera de aplicare a măsurilor restrictive, fără respectarea principiului proporționalității. În al treilea rând, suspendarea certificatului de navigație, în măsura în care acesta este calificat drept act permisiv, intră sub incidența prevederilor Legii nr. 160/2011, care stabilesc condițiile și procedura de suspendare a actelor permissive, inclusiv implicarea instanței de judecată, în funcție de cadrul normativ aplicabil. Proiectul prevede însă o suspendare dispusă direct de autoritatea administrativă, fără a exista o derogare expresă în legea specială, respectiv în Legea nr. 176/2013. În lipsa unei asemenea reglementări, soluția propusă este neconformă cadrului juridic general aplicabil actelor permissive. În același timp, se reține că Directiva 2009/100/CE prevede posibilitatea suspendării certificatelor de către statele membre, însă lasă la latitudinea acestora stabilirea procedurii, în conformitate cu legislația națională. Această	măsurile restrictive, ci detaliază modalitatea de aplicare a unor competențe care derivă din cadrul special al siguranței navigației și din logica actului de certificare tehnică. Totodată, în contextul celor expuse la obiecția anterioară, certificatul de navigație interioară nu poate fi calificat drept act permisiv în sensul Legii nr. 160/2011, astfel mecanismul de suspendare aplicabil actelor permissive nu este aplicabil în cazul respectiv. Suspendarea certificatului de navigație nu privează titularul de dreptul de a desfășura activitate de întreprinzător, ci privește exclusiv utilizarea unei nave determinate care nu mai întrunește condițiile tehnice de navigabilitate. Prin urmare, soluția propusă prin proiect este conformă naturii juridice a certificatului și necesității de a asigura intervenția promptă a autorității competente în scopul protejării siguranței navigației și a mediului. Aceeași poziție mai detaliată a fost expusă și în raport cu obiecția similară formulată de Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării.
--	--	---

		marjă de apreciere nu poate justifica derogări implicite de la normele interne aplicabile.	
		Aferent rigorilor normative, se vor reține următoarele: <i>La proiectul hotărârii:</i> În clauza de adoptare, în calitate de temei, urmează a fi menționat expres articolul corespunzător din Acordul de Asociere. Totodată, atragem atenția că, cuvintele „în temeiul” sunt expuse repetat.	Se acceptă
		La pct. 1: în denumirea Regulamentului, pentru conformitate, cuvintele „cu privire la” se vor substitui cu cuvântul „privind”; textul „(conform anexei)” se va substitui cu textul „(se anexează)”.	Se acceptă
		<i>La proiectul Regulamentului:</i> La pct. 1, cuvintele „Prezentul regulament” se vor substitui cu textul „Regulamentul privind eliberarea și recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară (în continuare – Regulament)”.	Se acceptă
		La pct. 5, din sintagma „legislației în vigoare” cuvintele „în vigoare” urmează a fi excluse, în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative (observația este valabilă și pentru pct. 23, sbp. 28.1, pct. 32).	Se acceptă
		La pct. 7, pentru precizie, expresia „se emit conform” se va substitui cu expresia „se emite conform prevederilor”.	Se acceptă
		Proiectul instituie, la pct. 14, un set de condiții cumulative pentru recunoașterea certificatelor de navigație emise de statele membre ale Uniunii Europene, inclusiv referitoare la	Nu se acceptă Pct. 14 din proiect nu instituie o procedură suplimentară de autorizare, dar transpune condițiile prevăzute expres la art. 3 alin.

		termenul de valabilitate, conținutul certificatului și alte elemente suplimentare. Or, potrivit Directivei 2009/100/CE, certificatele de navigație emise de statele membre urmează a fi recunoscute în mod reciproc, fără impunerea unor condiții suplimentare de natură să restrângă efectele juridice ale acestora. În acest context, instituirea unor cerințe suplimentare transformă mecanismul de recunoaștere într-o procedură de verificare sau autorizare, ceea ce contravine scopului și naturii directivei și creează premisele instituirii unor bariere administrative nejustificate. Concomitent, atragem atenția că, prevederile pct. 16 și 17 permit autorității competente să solicite respectarea unor cerințe tehnice suplimentare și prezentarea unor documente adiționale pentru a demonstra conformitatea navei. Se va reține că certificatele de navigație emise de statele membre ale Uniunii Europene atestă deja conformitatea navei cu cerințele tehnice aplicabile, stabilite în cadrul normativ european. Astfel, solicitarea unor verificări sau documente suplimentare echivalează cu o dublare a procedurilor de control și poate constitui o restrângere nejustificată a principiului recunoașterii reciproce.	(2) din Directiva 2009/100/CE, conform căreia recunoașterea reciprocă operează în măsura în care certificatul este valabil, nu este expirat, iar data emiterii sau a ultimei validări nu este mai veche de 5 ani. Totodată, pct. 16 și 17 reflectă limita de reglementare permisă de directivă, care autorizează statele să solicite, în scopul siguranței navigației, îndeplinirea anumitor condiții tehnice și prezentarea documentelor relevante ca probă a conformității. Prin urmare, prevederile proiectului nu restrâng nejustificat principiul recunoașterii reciproce, dar detaliază modalitatea de aplicare a acestuia în limitele expres admise de Directiva 2009/100/CE.
		La pct. 20 și 21, normele permit verificarea valabilității și autenticității certificatelor de navigație emise de statele membre. Cu toate că un asemenea mecanism este admisibil din perspectiva asigurării siguranței navigației și protecției mediului, proiectul nu stabilește limite suficiente pentru exercitarea acestuia, astfel încât să se excludă riscul unor controale excesive sau repetitive. În lipsa unor garanții suplimentare, mecanismul de verificare poate conduce, în practică, la instituirea unor bariere administrative contrare principiului liberei circulații.	Nu se acceptă. Pct. 20 și 21 din proiect nu instituie un mecanism discreționar sau excesiv de control, dar reglementează posibilitatea verificării valabilității și autenticității certificatelor de navigație emise de statele membre ale Uniunii Europene exclusiv în scopul asigurării siguranței navigației și al protecției mediului. O asemenea verificare nu echivalează cu o nouă procedură de autorizare și nici cu o reevaluare de fond a certificatului emis de statul membru, ci reprezintă o operațiune legală și obișnuită în cadrul navigației internaționale și al formalităților portuare. Libertatea circulației navelor nu exclude existența unor verificări documentare minimale, orientate spre prevenirea utilizării unor nave cu documente expirate, neautentice sau neconforme. În special

			în contextul navigației internaționale desfășurate în Complexul portuar Giurgiulești, verificarea actelor de bord constituie o procedură firească și necesară, compatibilă cu cerințele de siguranță a navigației, de protecție a mediului și de control aplicabile la intrarea și ieșirea navelor din port. Prin urmare, nu poate fi reținută teza potrivit căreia simpla reglementare a unei asemenea verificări ar genera, prin ea însăși, bariere administrative contrare principiului liberei circulații. Totodată, proiectul conține chiar garanțiile necesare pentru a exclude eventualele abuzuri invocate în obiecție, stabilind expres că verificarea se efectuează fără a crea bariere administrative nejustificate pentru operatorii navali și fără a provoca întârzieri nejustificate ale navigației, cu respectarea principiului proporționalității și al bunei administrări. În consecință, norma contestată nu creează premise pentru controale excesive sau repetitive, ci reglementează un mecanism limitat și justificat, compatibil atât cu libera circulație a navelor, cât și cu exigențele siguranței navigației.
		La pct. 22 este prevăzută posibilitatea instituirii unor condiții tehnice suplimentare pentru anumite căi navigabile interioare. Deși o asemenea posibilitate nu este, în sine, exclusă, se constată că proiectul: 1) nu stabilește criterii clare și obiective pentru aplicarea acestor condiții; 2) nu delimitează caracterul excepțional al acestora; 3) nu consacră în mod expres principiile proporționalității și nediscriminării. Prin urmare, norma poate genera riscuri de aplicare arbitrară și de instituire a unor restricții nejustificate pentru operatorii din statele membre ale Uniunii Europene.	Nu se acceptă. Pct. 22 din proiect nu instituie o competență arbitrară de a impune condiții tehnice suplimentare, dar transpune posibilitatea admisă expres de Directiva 2009/100/CE pentru căile navigabile maritime, în considerarea particularităților de navigație și a cerințelor de siguranță. Norma are caracter limitat și excepțional, întrucât se aplică doar sectorului moldovenesc al Dunării și altor căi navigabile interioare susceptibile de a fi utilizate de nave maritime, iar instituirea unor asemenea condiții este admisă numai în măsura în care acestea sunt justificate de particularitățile hidrologice ale căilor respective și de cerințele siguranței navigației. Totodată, proiectul prevede expres că aceste condiții trebuie să fie echivalente celor aplicabile navelor de navigație interioară înregistrate în Republica Moldova, ceea ce exclude caracterul discriminatoriu al măsurii. În plus, informarea Comisiei Europene cu privire la căile navigabile pe care se aplică asemenea condiții constituie o garanție suplimentară de transparență și conformitate cu mecanismul prevăzut de directivă. Prin urmare, norma nu creează premise pentru

			aplicare arbitrară, dar stabilește un cadru limitat, justificat și compatibil cu Directiva 2009/100/CE.
		La capitolul V „Dispoziții finale” (pct. 29 - 32), atragem atenția că normele acestui capitol nu constituie dispoziții finale în sensul art. 47 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, potrivit căreia „Dispozițiile finale cuprind momentul intrării în vigoare și măsurile necesare punerii în aplicare a actului normativ”. Totodată, se va reține că dispozițiile finale sunt caracteristice, în special, legilor. Astfel, denumirea capitolului urmează a fi revizuită și modificată corespunzător conținutului acestuia.	Se acceptă Capitolul V va avea denumirea următoare: CAPITOLUL V. COOPERAREA, SCHIMBUL DE INFORMAȚII ȘI MONITORIZAREA APLICĂRII REGULAMENTULUI
		Prevederile pct. 29 instituie obligația Agenției Navale de a coopera cu autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene, inclusiv prin schimb de informații privind certificatele emise, suspendate sau retrase. În context, semnalăm că această reglementare nu stabilește limitele și condițiile schimbului de informații și nu se face trimitere la respectarea regimului juridic al protecției datelor și al informațiilor cu caracter sensibil. În lipsa unor asemenea precizări, norma poate genera incertitudini în aplicare.	Se ia act Nota de fundamentare a proiectului a abordat această problemă, constatând că proiectul implică prelucrarea unui volum limitat de date cu caracter personal, restrâns în principal la numele și domiciliul proprietarului navei, în scopul aplicării regulamentului și al cooperării administrative dintre autoritățile competente. În acest context, Agenția Navală va asigura prelucrarea datelor cu caracter personal cu respectarea legislației aplicabile în domeniul protecției datelor cu caracter personal, inclusiv prin adoptarea măsurilor tehnice și organizatorice necesare pentru asigurarea securității acestora. Totodată, pct. 43 din HG nr. 723/2023, deja în vigoare, prevede expres că orice prelucrare de date cu caracter personal din baza de date pentru identificarea navelor de către Agenție se realizează în conformitate cu legislația privind protecția datelor cu caracter personal.
		Pct. 30 prevede transmiterea către Comisia Europeană a unor informații și rapoarte privind aplicarea regulamentului, însă, atragem atenția că formularea este una generală și nu delimitează tipul informațiilor și temeiul juridic concret al obligației de raportare.	Se ia act Pct. 30 are în vedere transmiterea către Comisia Europeană, prin intermediul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, a informațiilor și rapoartelor solicitate în conformitate cu legislația Uniunii Europene aplicabilă în domeniul navigației interioare, inclusiv a informațiilor privind aplicarea prezentului regulament și eventualele dificultăți întâmpinate în procesul de recunoaștere reciprocă a certificatelor. Norma are caracter general, întrucât vizează obligațiile de cooperare și informare care decurg din cadrul juridic al Uniunii Europene aplicabil în domeniu.

		La pct. 31, este stabilită competența Agenției Navale de a efectua controale și de a dispune măsuri pentru asigurarea conformității. Însă, formularea dată este una generală și imprecisă („poate dispune măsurile necesare”) și nu face trimitere la cadrul normativ aplicabil controlului de stat. Or, potrivit art. 3 din Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat, activitatea de control trebuie să se desfășoare în condiții strict reglementate, cu respectarea principiilor proporționalității, legalității și transparenței. În aceste condiții, se impune corelarea prevederii cu legislația menționată, pentru a evita atribuirea unor competențe discreționare excesive.	Nu se acceptă Argumentarea este expusă la avizul Centrului Național Anticorupție
		În parafa de aprobare a anexei la Regulament, textul „aprobat prin HG nr. ____/2026”, se va exclude ca fiind excedent.	Se acceptă Au fost introduse modificările în proiect
		Conținutul proiectului urmează a fi definitivat conform prevederilor art. 54 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind expus într-o formulă clară și concisă, pentru a exclude orice echivoc. Textul punctelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective.	Se ia act Proiectul reglementează un domeniu tehnic specializat și se adresează, în principal, unui cerc determinat de destinatari profesionali din sectorul navigației interioare, ceea ce justifică utilizarea unei terminologii de specialitate. În același timp, textul proiectului a fost redactat cu respectarea exigențelor art. 54 din Legea nr. 100/2017, prin utilizarea unei terminologii constante și conforme cadrului normativ special și instrumentelor internaționale relevante.
Centrul Național Anticorupție, scr. Nr. 06/2/6913 din 15.04.2026, Nr. CHG26/11366 din 15.04.2026		III. Analiza detaliată a factorilor de risc și a riscurilor de corupție ale proiectului Obiecție generală asupra proiectului – Obiecții: În conținutul proiectului se atestă atribuirea unor drepturi entităților publice după formula „a putea”. Astfel, utilizarea textelor în norme precum: „Agenția Navală poate solicita” (punctul 6, 16, 17, 19, 20, 22), „Agenția Navală poate emite” (punctul 6), „Agenția Navală poate delega” (punctul 9), „Agenția Navală poate suspenda” (punctul 23), „Agenția Navală poate întrerupe” (punctul 24) și „Agenția Navală poate dispune” (punctul 31) denotă ambiguitate administrativă în privința acțiunilor ce urmează	Se acceptă parțial Obiecția se reține doar în privința pct. 31, unde sintagma „poate” va fi exclusă, pentru a reda mai clar caracterul imperativ al competenței Agenției Navale de a asigura conformitatea cu prevederile regulamentului. În celelalte cazuri, utilizarea formulării „poate” se menține, întrucât aceasta exprimă competențe facultative ale autorității, exercitate în funcție de circumstanțele concrete ale fiecărui caz și în concordanță cu mecanismul prevăzut de Directiva 2009/100/CE. Eliminarea generală a acestei formule și transformarea tuturor competențelor în obligații ar modifica sensul normelor într-un mod contrar directivei transpuse, care consacră în mod expres, pentru anumite situații, o marjă de apreciere a autorităților competente. O asemenea intervenție ar putea denatura

	să fie întreprinse de către Agenția Navală prin eventuala interpretare confuză a normelor. Aceste formulări, prin utilizarea verbului „a putea” textele nomelor duc la confuzii și diferențe de tratare a sensului și acțiunii autorității publice. Fiind instituit un drept, entitatea publică poate abuza de acesta și aplica norma diferit în aceleași situații juridice, în dependență de interes și scop. În aceste condiții, în una și aceeași situație juridică identică, autoritatea publică va putea lua decizii în mod unilateral diferite. Considerăm că odată ce sunt întrunite anumite condiții prestabilite, entitatea publică urmează să aplice norma în mod uniform, astfel având o obligație de conformare și executare a normei. În acest sens, atragem atenția că în unele situații, normele urmează să instituie, de fapt, obligații pentru autoritatea publică. Spre exemplu, normele punctelor 19, 20, 23, 24 și 31 din proiectul Regulamentului, în opinia noastră, urmează a fi modificate prin instituirea unor obligații Agenției Navale, obligații de conformare și excluderea atribuirii de drepturi după formula „a putea”. Recomandări: Propunem autorului reexaminarea întregului conținut al proiectului prin care se instituie drepturi Agenției Navale prin formula „a putea” și reexaminarea situațiilor în care Agenția Navală urmează să fie obligată să aplice norma în redacția din proiect prin instituire unei obligații, excluzând dreptul de a decide. IV. Concluzia expertizei În nota de fundamentare se menționează: <i>„Obiectivul principal al prezentului proiect constă în transpunerea integrală a Directivei 2009/100/CE în legislația națională, prin crearea unui cadru juridic operațional pentru recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară. Prin</i>	conținutul transpunerii și ar crea riscul obstrucționării sau tergiversării procesului de transpunere prin îndepărtarea de la soluția normativă prevăzută de directivă.
--	--	--

		<i>această transpunere se urmărește eliminarea barierelor administrative care împiedică în prezent, într-o anumită măsură, libera circulație a navelor moldovenești pe căile navigabile interioare ale statelor membre ale UE, precum și facilitarea accesului navelor europene pe căile navigabile ale Republicii Moldova, în conformitate cu principiile pieței interne europene”.</i> Potrivit punctului 1 din proiectul Regulamentului - „Prezentul Regulament stabilește cadrul juridic pentru recunoașterea a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară emise de statele membre ale Uniunii Europene, condițiile și procedura de recunoaștere a acestor certificate, precum și condițiile de recunoaștere a certificatelor de navigație emise de Republica Moldova”. În conținutul proiectului au fost identificate norme care stabilesc proceduri administrative confuze și ambigui privind acțiunile entității publice prin delegarea de drepturi după formula „a putea”. Analiza acestui aspect este efectuată în compartimentul III al prezentului raport de expertiză anticorupție. În final, recomandăm autorului reexaminarea proiectului prin prisma prezentului raport de expertiză anticorupție și eliminarea factorilor și a riscurilor de corupție identificați.	
--	--	---	--

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

Vladimir BOLEA