NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova și la modificarea unor Hotărâri de Guvern

1.	**Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ**
	Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova și modificarea la unele hotărâri de Guvern este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova în calitatea sa de autoritate competentă în domeniul siguranței navigației pe căile navigabile interioare.
2.	**Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ**
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Elaborarea proiectului Hotărârii de Guvern este fundamentată pe prevederile art. 3 alin. (2) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, care împuternicesc Guvernul să aprobe reglementări tehnice în domeniul navigației interioare și proceduri aplicabile navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova. De asemenea, proiectul este elaborat în temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, care stabilește competența Guvernului de a aproba acte normative pentru organizarea executării legilor, precum și în baza art. 4^1 alin. (4) din Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, având în vedere că procedura de eliberare, suspendare, reperfectare și retragere a certificatului pentru echipajul minim de siguranță se efectuează prin intermediul SIA GEAP. Totodată, sursa principală a intervenției normative o constituie necesitatea implementării Hotărârii celei de-a 68-a sesiuni a Comisiei Dunării din 15 mai 2007 (doc. CD/SES 68/7), prin care au fost aprobate „Recomandările privind reglementările tehnice pentru navele de navigație interioară”, document internațional cu caracter obligatoriu pentru statele membre ale Comisiei Dunării și care stabilește standardele minime în materie de determinare a echipajului minim de siguranță pentru navele de navigație interioară. Prezentul proiect transpune și adaptează aceste reglementări tehnice la cadrul normativ național, asigurând aplicarea uniformă a acestora pentru navele care arborează pavilionul Republicii Moldova. Republica Moldova este parte la Comisia Dunării în baza hotărârii Parlamentului nr.89/1998 pentru ratificarea Protocolului adițional la Convenția despre regimul navigației pe Dunăre, care stabilește regulile de navigație pe Dunăre și căile navigabile

	interne ale statelor membre și a cerințelor tehnice de navigație în siguranță și securitate a navelor de navigație internă.
2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	În prezent, cadrul normativ național aplicabil navigației pe căile navigabile interioare nu conține proceduri detaliate și uniforme pentru determinarea echipajului minim de siguranță pentru navele care arborează pavilionul Republicii Moldova. Deși Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern stabilește obligații generale referitoare la cerințele tehnice și de siguranță în navigație, aceasta nu reglementează mecanismele tehnico-administrative necesare pentru evaluarea compoziției echipajelor, pentru emiterea certificatelor aferente și pentru supravegherea modurilor de exploatare a navelor. Lipsa unui Regulament specializat generează neuniformitate în aplicarea standardelor internaționale ale Comisiei Dunării, în special a Recomandărilor adoptate prin Hotărârea SES 68/7/2007 privind reglementările tehnice pentru navele de navigație interioară. În absența transpunerii acestora, operatorii, proprietarii și autoritatea competentă (ANRM) nu dispun de criterii clare, cuantificabile și previzibile pentru stabilirea compoziției echipajului minim, pentru evaluarea nivelului de automatizare a navei, pentru determinarea modurilor de exploatare, a timpilor de odihnă, a supravegherii în staționare și a altor factori tehnici esențiali pentru siguranța navigației. În prezent, în Registrul de Stat al navelor sunt înregistrate **66** de nave de navigație interioară care navigă pe căile navigabile internaționale ale Republicii Moldova, precum și cu drept de a naviga pe fluviul Dunăre, dintre care **29 sunt nave auto-propulsate** care necesită să fie certificate conform reglementările naționale și internaționale privind echipajul minim de navigație în siguranță. Situația existentă determină riscuri operaționale crescute, inclusiv: • neconcordanțe între nivelul de încărcare operațională a echipajelor și complexitatea proceselor de navigație; • insuficiența reglementării timpilor de odihnă și a modurilor de exploatare (A1, A2, B), ceea ce poate afecta direct securitatea personalului navigant și siguranța traficului; • imposibilitatea verificării standardizate a criteriilor tehnice legate de echipamentele navelor, care ar permite simplificarea echipajului minim în condiții de siguranță; • dificultăți în aplicarea unor proceduri administrative unitare privind eliberarea, reperfectarea, suspendarea și retragerea certificatului de echipaj minim de siguranță. Totodată, cadrul legal actual nu reglementează folosirea sistemului electronic SIA GEAP pentru procesarea cererilor privind certificarea echipajelor, deși Legea nr.

160/2011 impune utilizarea mecanismelor electronice unice în procesul de autorizare. Această lacună afectează eficiența administrativă, trasabilitatea și transparența procesului de certificare.

De asemenea, legislația națională nu conține dispoziții privind:

- stabilirea echipajelor minime în situații particulare (conducere prin radar, transportul mărfurilor periculoase, modificări structurale sau tehnice ale navei);
- obligațiile detaliate ale operatorului privind controlul intern al respectării timpilor de muncă și odihnă;
- cerințele tehnice minime pentru dotările obligatorii ale navelor (alarme, sisteme de control, mijloace de guvernare, instalații auxiliare ș.a.);
- regimul navelor în staționare, parcul rece, iernatic și consecințele asupra echipajului minim necesar.

Reglementarea propusă soluționează aceste probleme prin instituirea unui mecanism detaliat, unitar și predictibil pentru determinarea echipajului minim de siguranță, în conformitate atât cu legislația națională, cât și cu standardele internaționale aplicabile în domeniul navigației pe căile navigabile interioare.

Subsecvent, menționăm că în temeiul art. 9 alin. (11^1) din Legea nr. 220/2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali, permite înregistrarea unei denumiri a persoanei juridice care conține denumirea oficială sau istorică a statului ori abrevieri sau derivate ale denumirii oficiale sau istorice a statului, dacă solicitantul înregistrării deține permisiunea corespunzătoare, care se acordă și se retrage în modul și în condițiile stabilite de către Guvern. Modul și condițiile de acordare și retragere a permisiunii de folosire a denumirii oficiale sau istorice a statului în denumirea persoanei juridice cu scop lucrativ sunt stabilite prin Hotărârea Guvernului nr. 353/2025.

În acest sens, proiectul prevede permisiunea utilizării denumirii oficiale a statului „Moldova”, în denumirea societății – Societatea pe Acțiuni „Calea Ferată din Moldova “Pasageri și Marfă” (dispusă a fi înființată de Hotărârea Guvernului nr. 38/2026), prin derogare de la prevederile Hotărârii Guvernului nr. 353/2025.

Modificarea Hotărârii Guvernului nr. 1042/2017 privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2022-2024 este argumentată de reforma 2.2.5-6 și măsura 5 din Pilonul 2 la Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025, conform căreia, Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” urmează a fi reorganizată în două societăți pe acțiuni, Societatea pe acțiuni „CFM Infra” și Societatea pe acțiuni „CFM Pasageri și Marfă”. Astfel, prevederile pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017 sunt depășite, din motiv că nu se corelează cu soluția de reorganizare, identificată prin Hotărârea Guvernului nr. 38/2026.

Mai mult ca atât, pct. 2 și Planul de acțiuni privind implementarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” din Hotărârea

	Guvernului nr. 1042/2017, deseori induc în eroare, din motiv că punerea în aplicare a Planului respectiv a fost inițiată până la intrarea în vigoare a Codului transportului feroviar nr. 19/2022, fapt ce prevedea reorganizarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova" în societate pe acțiuni, iar urmare a intrării în vigoare a Codului nr. 19/2022, societatea pe acțiuni urma să fie reorganizată prin dezmembrare. Urmare a aprobării Hotărârii Guvernului nr. 38/2026 și înregistrării S.A. „CFM "Pasageri și Marfă", Î.S. "Calea Ferată din Moldova" se planifică a fi reorganizată în S.A. "CFM Infra "prin transformare și nu prin separare după cum prevede Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017. Drept urmare, odată ce există diferență dintre Hotărârea Guvernului nr. 38/2026 și Hotărârea Guvernului nr.1042/2017, se aplică principiu reglementat de art. 7 alin. (3) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. În urma celor menționate, odată ce se propune de abrogat Planul de acțiuni privind implementarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova", nu este necesară monitorizarea acestuia de un Grup de lucru, după cum prevede pct. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017.
3.	**Obiectivele urmărite și soluțiile propuse**
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	Proiectul Hotărârii de Guvern prevede aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova. Prin adoptarea acestui act normativ sunt instituite reguli tehnice și administrative exhaustive, care asigură aplicarea standardelor internaționale emise de Comisia Dunării și creează un cadru național coerent pentru certificarea echipajelor și pentru supravegherea siguranței navigației pe căile navigabile interioare. Principalele prevederi ale proiectului sunt următoarele: **1) Instituirea procedurii uniforme de eliberare, suspendare, reperfectare și retragere a certificatului de echipaj minim de siguranță** Regulamentul reglementează în mod complet procesul de certificare a echipajului minim, stabilind: • subiecții îndreptățiți să solicite certificatul (proprietar, operator, navlositor); • utilizarea obligatorie a platformei electronice SIA GEAP pentru depunerea cererilor și emiterea deciziilor; • perioada maximă de valabilitate a certificatului (1 an); • cazurile de refuz, suspendare și revocare a certificatului, inclusiv obligația unui nou certificat în cazul modificării caracteristicilor navei sau a condițiilor de exploatare. **2) Definirea criteriilor tehnice și operaționale pentru stabilirea compoziției echipajului minim**

ANRM este împuternicită să determine compoziția minimă necesară a echipajului, în baza evaluării:

- tipului navei, lungimii, caracteristicilor constructive și echipamentului de bord;
- nivelului de automatizare și performanței tehnice;
- zonei de navigație și intensității traficului;
- tipului de mărfuri transportate, inclusiv cazurile speciale privind mărfurile periculoase;
- duratei serviciului la bord și factorilor asociați oboselii echipajului;
- obligațiilor de operare și întreținere ale membrilor echipajului.

Aceste criterii introduc o metodologie standardizată și predictibilă în determinarea echipajului minim.

3) Reglementarea compoziției echipajelor în funcție de tipul și dimensiunea navei

Anexa nr. 1 conține tabele detaliate care stabilesc numărul minim necesar de membri ai echipajului pentru:

- nave autopropulsate (în funcție de intervale de lungime),
- împingătoare, remorchere și convoaie rigide,
- nave de pasageri (cu distingerea curselor de zi și a navelor cu cabine),
- nave de croazieră,
- tipuri speciale de nave (șalupe, pilotine, bacuri, nave de stins incendii, drage, tancuri petroliere, instalații plutitoare etc.).

Această anexă reprezintă o noutate majoră pentru cadrul național, asigurând uniformizarea standardelor tehnice aplicabile tuturor categoriilor de nave și o ghidare în procesul de formare a compoziției echipajului minim la bordul unei nave.

4) Introducerea modurilor de exploatare și a timpilor minimi de odihnă

Regulamentul instituie trei moduri de exploatare (A1, A2, B), definite în raport cu durata maximă admisă de navigație într-un interval de 24 ore. Pentru fiecare mod sunt stabilite:

- perioadele minime de odihnă neîntreruptă,
- condițiile de utilizare a tahografului,
- restricțiile privind navigația pe timp de noapte în absența acestuia,
- obligațiile operatorului de monitorizare periodică a respectării timpilor de muncă și odihnă.

Aceste prevederi consolidează siguranța navigației și protecția personalului navigant.

5) Stabilirea regulilor pentru schimbarea modului de exploatare

Regulamentul introduce condiții stricte pentru trecerea de la un mod de exploatare la altul, incluzând:

- înlocuirea integrală a echipajului sau
- asigurarea prealabilă a unor perioade minime de odihnă pentru membrii echipajului implicați.

Aceste reguli previn supraîncărcarea echipajelor și creează un cadru operațional controlat.

6) Reglementarea regimului navelor în staționare, parcul rece și iernatic

Pentru situațiile de staționare în porturi sau în grupuri, Regulamentul stabilește:

- numărul minim necesar de personal pentru supraveghere,
- posibilitatea asigurării supravegherii de către personalul pontonului,
- criteriile pentru stabilirea echipajului minim în situațiile de parcul rece și iernatic.

7) Introducerea cerințelor tehnice pentru simplificarea echipajului minim

Regulamentul prevede în mod detaliat condițiile tehnice pe care navele trebuie să le îndeplinească pentru a beneficia de o reducere a echipajului minim:

- automatizarea funcțiilor esențiale ale motorului,
- sisteme de avertizare acustică și optică,
- posibilitatea guvernării de către o singură persoană,
- dotarea cu mijloace fonice și echipamente de iluminare și comunicații,
- instalații motorizate pentru manevre de bord.

Acestea stimulează modernizarea flotei și crește eficiența operațională.

8) Reglementarea aptitudinilor fizice ale echipajului

Regulamentul introduce:

- obligativitatea examenelor medicale periodice,
- prezentarea certificatului medical valabil la bord,
- posibilitatea dispunerii unei examinări medicale urgente de către operator.

9) Stabilirea responsabilităților operatorilor și conducătorilor de navă

Proiectul instituie obligații privind:

- familiarizarea personalului nou cu echipamentele și procedurile,
- ținerea jurnalului de bord și evidența perioadelor de muncă și odihnă,
- respectarea componenței echipajului stabilite prin certificatul emis de ANRM.

10) Introducerea unui regim sancționator coerent

Încălcarea prevederilor regulamentului se sancționează în conformitate cu Codul contravențional al Republicii Moldova, consolidând disciplina operațională și siguranța navigației.

Prin urmare, proiectul introduce o serie de noutăți substanțiale, printre care:

- transpunerea standardelor Comisiei Dunării privind stabilirea echipajelor minime;
- reglementarea detaliată a modurilor de exploatare și a timpilor de odihnă;
- utilizarea obligatorie a SIA GEAP pentru gestionarea certificatelor;
- definirea criteriilor tehnice pentru echiparea navelor și pentru reducerea echipajului minim;
- standardizarea compoziției echipajelor pentru toate tipurile de nave, inclusiv nave speciale și formațiuni rigide;

	• instituirea unei proceduri clare de revocare, suspendare sau modificare a certificatului în funcție de schimbările tehnice sau operaționale ale navei; • introducerea unui sistem coerent de evidență a activităților navei prin jurnalul de bord. Prin aceste elemente, proiectul uniformizează reglementările tehnice aplicabile navigației interioare, contribuind la creșterea siguranței, eficienței și conformității sectorului naval cu standardele internaționale. Suplimentar, proiectul intervine cu modificări la Hotărârea Guvernului nr. 38/2026 și Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017.
3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
	În cadrul procesului de elaborare a proiectului actului normativ au fost avute în vedere mai multe opțiuni posibile de intervenție. Analiza acestora demonstrează că aprobarea unui Regulament distinct, exhaustiv și armonizat cu standardele internaționale reprezintă singura soluție viabilă și eficientă pentru asigurarea siguranței navigației pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova. **1) Opțiunea menținerii situației existente (non-intervenția normativă)** Această opțiune a fost exclusă deoarece actualul cadru legal nu conține dispoziții tehnice și procedurale privind: • determinarea echipajului minim de siguranță; • modul de certificare și revocare a componenței echipajului; • criteriile de evaluare tehnică a navelor și a nivelului lor de automatizare; • reglementarea timpilor de odihnă și a modurilor de exploatare (A1, A2, B); • standardizarea echipajelor pentru diferite tipuri de nave și formațiuni rigide. Lipsa acestor reglementări generează riscuri semnificative pentru siguranța navigației, neuniformitate în aplicarea standardelor și imposibilitatea autorității competente (ANRM) de a efectua un control eficient și predictibil. Prin urmare, non-intervenția a fost considerată neadecvată. **2) Opțiunea elaborării unor acte normative sectoriale separate pentru diverse categorii de nave** Această soluție ar fi presupus fragmentarea reglementării în mai multe acte distincte, fiecare vizând un anumit tip de navă (autopropulsate, împingătoare, nave de pasageri, nave de croazieră, nave speciale ș.a.). Această abordare a fost respinsă din următoarele motive: • ar crea un cadru normativ dispersat și dificil de aplicat în practică; • ar spori sarcina administrativă asupra ANRM; • ar împiedica uniformitatea criteriilor tehnice și operaționale;

- ar îngreuna armonizarea completă cu Recomandările Comisiei Dunării, care impun un cadru integrat.

Standardele internaționale prevăzute de Hotărârea Comisiei Dunării SES 68/7/2007 sunt concepute ca un set unitar de reglementări, aplicabile tuturor tipurilor de nave de navigație interioară. Divizarea acestora în acte separate ar fi contrară structurii și logicii documentului internațional.

3) Opțiunea elaborării unor ghiduri sau instrucțiuni interne ale ANRM, fără consacrare prin Hotărâre de Guvern
Această opțiune a fost analizată, dar nu a fost considerată adecvată deoarece:

- autoritatea administrativă nu poate institui prin acte subordonate legii obligații tehnice și procedurale cu caracter general pentru operatori sau proprietari de nave;
- stabilirea echipajului minim de siguranță constituie o reglementare tehnică esențială, care necesită rangul unui act normativ aprobat de Guvern;
- utilizarea SIA GEAP și procedurile privind certificarea echipajelor presupun un temei normativ superior;
- actele interne nu ar putea transpune integral standardele Comisiei Dunării, care solicită un cadru național formal și în același timp obligatoriu.

4) Opțiunea adoptării unui Regulament mai limitat, fără tabelele tehnice din anexă
Excluderea Anexei nr. 1, care cuprinde metodele standardizate de calcul al echipajului minim pentru diferite tipuri de nave, a fost respinsă deoarece:

- Recomandările tehnice internaționale impun existența unor standarde minimale uniforme;
- tabelele sunt indispensabile pentru determinarea obiectivă și previzibilă a echipajului minim;
- lipsa lor ar obliga ANRM să stabilească fiecare caz individual fără un cadru de referință, ceea ce ar genera subiectivism, ineficiență și posibile tratamente neuniforme.

În urma analizei opțiunilor, s-a constatat că singura opțiune capabilă să asigure siguranța navigației, conformitatea tehnică și operațională, armonizarea cu standardele internaționale și eficiența administrativă este elaborarea și aprobarea unui Regulament unic, complet și integrat**,** adoptat prin Hotărâre de Guvern.
Reglementarea propusă:

- elimină lacunele existente în legislația națională;
- introduce criterii clare, obiective și unitare pentru determinarea echipajului minim;
- asigură transpunerea corespunzătoare a standardelor Comisiei Dunării;
- sporește predictibilitatea și securitatea juridică pentru toți actorii implicați;

	• contribuie la reducerea riscurilor operaționale și la eficientizarea activității ANRM.
4.	**Analiza impactului de reglementare**
4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Proiectul are un impact redus asupra sectorului public, limitat preponderent la atribuțiile Agenției Navale a Republicii Moldova, care va asigura evaluarea componenței echipajelor, emiterea certificatelor prin SIA GEAP și controlul respectării normelor de exploatare. Implementarea nu necesită modificarea structurii instituționale și nu generează costuri bugetare suplimentare; se valorifică mecanismele administrative și resursele existente.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Implementarea proiectului nu generează cheltuieli suplimentare asupra bugetului public național. Procedura de eliberare, reperfectare și retragere a certificatelor pentru echipajul minim de siguranță se realizează prin intermediul SIA GEAP, fiind gratuită potrivit Legii nr. 160/2011. Activitățile necesare aplicării Regulamentului sunt acoperite din resursele instituționale existente ale Agenției Navale, fără necesitatea alocării unor mijloace financiare adiționale.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	Proiectul generează un impact moderat asupra sectorului privat, în special asupra operatorilor și proprietarilor de nave, care vor trebui să se conformeze cerințelor privind componența echipajului și dotările tehnice ale navelor. Costurile potențiale sunt asociate modernizării echipamentelor navei sau suplimentării personalului, după caz. Aceste costuri sunt însă proporționale cu necesitățile de siguranță în navigație și nu sunt impuse obligații financiare suplimentare prin actul normativ în sine. Standardele privind echipajul minim este obligatoriu la bordul navei, astfel, în micșorarea numărului de echipaj este motiv de reținere a navei în unul din porturile străine de escală sau în timpul navigației acesteia.
4.4.	Impactul social
	Proiectul are un impact social pozitiv, întrucât contribuie la creșterea siguranței navigației și la protecția sănătății personalului navigant prin reglementarea timpilor de odihnă, a modurilor de exploatare și a componenței minime a echipajului. Nu sunt identificate efecte sociale negative și nu sunt afectate grupuri vulnerabile.
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	Nu se aplică.

4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Nu se aplică.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Impact favorabil indirect asupra mediului.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Nu se identifică alte impacturi economice, sociale sau tehnice relevante în afara celor deja descrise. Proiectul nu afectează prețurile, consumatorii, inovarea, digitalizarea sau alte domenii conexe și nu generează obligații suplimentare pentru alte categorii de actori decât cei direct implicați în navigația interioară.
5.	**Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE**
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	Proiectul nu are ca obiect transpunerea unui act juridic al Uniunii Europene, întrucât domeniul reglementat, procedurile de determinare a echipajului minim pentru navele de navigație interioară, nu face în prezent obiectul unor directive sau regulamente UE cu caracter obligatoriu pentru statele terțe. Cu toate acestea, proiectul se aliniază principiilor generale europene privind siguranța navigației și condițiile de muncă ale personalului navigant. Regulamentul propus implementează Recomandările tehnice adoptate de Comisia Dunării prin Hotărârea SES 68/7/2007, document internațional aplicabil statelor membre ale Comisiei Dunării și care constituie standarde tehnice minimale recunoscute la nivel regional. Adaptarea acestor recomandări în legislația națională contribuie la armonizarea sectorului de navigație interioară din Republica Moldova cu practicile și exigențele tehnice utilizate în statele europene riverane Dunării.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	Nu sunt necesare măsuri normative suplimentare pentru armonizarea cu legislația europeană, întrucât proiectul nu depășește standardele internaționale aplicabile și nu introduce reglementări care ar necesita adaptări legislative ulterioare la nivelul acquis-ului UE.
6.	**Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ**

	Proiectul a fost supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de interesate, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării/consultării proiectului a fost plasat pe site-ul web oficial al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și pe portalul guvernamental particip.gov.md la următoarea adresă: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16214 Proiectul supus procesului de consultare/avizare a fost avizat de următoarele instituții/entități: Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; Ministerul Finanțelor; Ministerul Sănătății; Ministerul Muncii și Protecției Sociale; Ministerul Mediului; Agenția Servicii Publice; Grupul de lucru al Comisiei de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; Agenția Navală a Republicii Moldova; Î.S. „Portul Fluvial Ungheni”; Î.C.S. „Danube Logistics”; Agenția Proprietății Publice; Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Rezultatele procesului de avizare și consultare au fost reflectate în Sinteză la proiect.
7.	**Concluziile expertizelor**
	Proiectul urmează a fi supus expertizei juridice și anticorupție, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 privind actele normative.
8.	**Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent**
	Proiectul nu contravine legislației naționale.
9.	**Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ**
	Implementarea prevederilor hotărârii Guvernului va fi asigurată de către Agenția Navală a Republicii Moldova.

Secretar general al ministerului **Angela ȚURCANU**