SINTEZA

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 (număr unic 203/MIDR/2026)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare			
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scr. Nr.03-1027 din 25.03.2026	1.	**La proiectul Regulamentului:** **La pct.7** este prevăzut că *„Pentru cazuri particulare, cum ar fi transportul de mărfuri periculoase, ANRM poate impune suplimentarea echipajului minim de siguranță, eliberând un **certificat corespunzător**”*. Astfel, este necesar identificarea sau stabilirea certă a certificatului în cauză, sau indicarea referinței la normele juridice care prevăd un astfel de certificat. **La pct. 21-23.** Normele expuse prevăd că, certificatul de echipaj minim de siguranță al navei poate fi *„revocat”* sau *„anulat”* de Agenția Navală a Republicii Moldova (ANRM). În acest sens, menționăm că aceste norme sunt contradictorii cu prevederile art. 10 alin. (2) și art. 11 alin. (1) din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizarea a activității de întreprinzător, care stabilesc expres temeiurile de suspendare și retragere a actului permisiv. /*Notă:* ***Articolul 10.** Suspendarea şi reluarea valabilităţii actului permisiv* *(2) Drept temei pentru suspendarea valabilităţii actului permisiv în baza deciziei autorităţii emitente, fără adresarea în instanţa de judecată, serveşte:* *a) cererea titularului privind suspendarea valabilităţii actului permisiv;*	**Se acceptă.** Pentru excluderea oricărei interpretări neuniforme, deoarece certificatul de echipaj minim de siguranță este actul prin care se stabilește componența minimă a echipajului pentru fiecare navă, textul proiectului la pct. 7 a fost precizat și expus în următoarea redacție: *„Pentru cazuri particulare, inclusiv transportul de mărfuri periculoase, ANRM poate stabili suplimentarea echipajului minim de siguranță, iar această cerință se indică în certificatul de echipaj minim de siguranță al navei.”*. **Se acceptă.** Pct. 21–23 au fost revizuite prin excluderea termenilor „revocare” și „anulare” și înlocuirea acestora cu termenii utilizați de Legea nr. 160/2011, respectiv „suspendare” și „retragere”, după caz. Totodată pct. 21-23 au fost reformulate pentru o mai bună înțelegere a acestora.

		b) neachitarea anuală sau neachitarea în termen a taxei pentru actul permisiv, prevăzută de lege. ***Articolul 11.*** *Retragerea actului permisiv* *(1) Drept temei pentru efectuarea acţiunilor prevăzute de lege în vederea retragerii actului permisiv fără adresare în instanţa de judecată servesc:* *a) cererea titularului de act permisiv privind retragerea actului;* *b) decizia de radiere a titularului de act permisiv din Registrul de stat al persoanelor juridice şi din Registrul întreprinzătorilor individuali;* *c) depistarea unor date neautentice în documentele prezentate autorităţii emitente, incluse sau denaturate intenţionat în scopul obţinerii actului permisiv;* *d) constatarea transmiterii frauduloase a actului permisiv sau a copiei de pe el către o altă persoană pentru a desfăşura genul de activitate respectiv în cazurile în care transmiterea este interzisă;* *e) neînlăturarea în termenul stabilit de lege a circumstanţelor care au dus la suspendarea valabilităţii actului permisiv./* În alte cazuri suspendarea sau retragerea actului permisiv se realizează în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr.235/2006, cu adresarea obligatorie în instanța de judecată. Prin urmare, dreptul ANRM de a retrage/suspenda certificatul de echipaj minim de siguranță al navei este necesar de a fi corelat la prevederile Legii nr.160/2011. Subsidiar, relatăm că formularea „revocarea” sau „anularea” certificatului de echipaj minim de siguranță al navei nu corespunde prevederilor art. 10 și art. 11 din Legea nr.160/2011, care stabilește că, un act permisiv poate fi „suspendat” sau „retras”.	
Agenția Servicii Publice, scr. Nr. 01/2461 din 20.03.2026	2.	1. La pct. 13 din proiectul propus, textul „limba de stat” de substituit cu textul „limba română”, astfel cum este reglementat în art. 54 alin. (1) al Legii nr. 100/2007 cu privire la actele normative.	**Se acceptă** Textul proiectului a fost ajustat prin utilizarea sintagmei „limba română”, în conformitate cu terminologia constituțională și cu prevederile Legii nr. 100/2017 privind actele normative.

		2. La pct. 14 din proiectul de hotărâre, în vederea respectării prevederilor art. 54 alin. (1) lit. i) al Legii nr. 100/2007, care precizează că exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire, respectiv, prima utilizare a sintagmei „SIA GEAP” se substituie cu textul „Sistemul Informaţional Automatizat de Gestionare şi Eliberare a Actelor Permisive (*ɛn continuare – SIA GEAP*)”.	**Se acceptă.** La prima utilizare în text, sintagma a fost redată integral: „Sistemul Informațional Automatizat de Gestionare și Eliberare a Actelor Permisive”, cu indicarea ulterioară a abrevierii „SIA GEAP”.
Ministerul Finanțelor, scr. Nr. 09/2-03/181/413 din 23.03.2026	3.	Lipsa propunerilor și obiecțiilor.	**Se ia act.**
Ministerul Sănătății, scr. Nr. 14/1029 din 23.03.2026	4.	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	**Se ia act.**
Ministerul Muncii și Protecției Sociale scr. Nr. 07/1358 din 13.03.2026	5.	În contextul examinării proiectului este important a nota că, potrivit PNA în anul 2026, Ministerul Muncii și Protecției Sociale urmează să asigure transpunerea în legislația națională a Directivei (UE) 2017/159 a Consiliului din 19 decembrie 2016 de punere în aplicare a Acordului referitor la punerea în aplicare a Convenției din 2007 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul pescuitului, precum și a Directivei 93/103/CEE a Consiliului din 23 noiembrie 1993 privind cerințele minime de securitate și sănătate în muncă la bordul navelor de pescuit. Având în vedere că actele juridice UE menționate supra conțin reglementări referitoare la condițiile de muncă, securitatea și sănătatea în muncă, precum și la anumite aspecte privind timpul de muncă și odihnă al personalului care desfășoară activități la bordul navelor de pescuit, se propune autorului proiectului să analizeze, în procesul definitivării acestuia, eventuala incidență a unor prevederi cu caracter conex și, după caz, să asigure corelarea cadrului normativ propus cu viitoarele reglementări naționale ce vor fi elaborate în vederea transpunerii directivelor menționate (reprezentanții MIDR fiind parte a GL instituit prin Ordinul MMPS nr.134/2025 în scopul asigurării transpunerii date).	**Se ia act.** Domeniul de aplicare al Regulamentului este limitat la procedurile de determinare a echipajului minim de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova și nu are ca obiect reglementarea condițiilor generale de muncă, a securității și sănătății în muncă sau a raporturilor de muncă ale personalului de la bordul navei. Pentru evitarea oricărei suprapuneri, textul proiectului va fi menținut în limitele competenței sale materiale, iar aplicarea sa nu va afecta reglementările speciale care urmează a fi elaborate pentru transpunerea Directivei (UE) 2017/159 și Directivei 93/103/CEE. În acest fel, proiectul stabilește doar cadrul tehnic de siguranță privind componența minimă a echipajului, fără a substitui reglementările din domeniul muncii.

		Totodată, se recomandă ca, în procesul de definitivare a proiectului, să fie asigurată delimitarea clară a domeniului de aplicare al Regulamentului propus, astfel încât să fie evitată instituirea unor norme care ar putea genera suprapuneri sau necorelări cu reglementările ce urmează a fi adoptate în domeniul condițiilor de muncă și securității și sănătății în muncă aplicabile personalului de pe navele de pescuit. Cu aceste recomandări, Ministerul Muncii și Protecției Sociale nu are obiecții de principiu asupra proiectului. Adițional, MMPS solicită ajustarea ocupațiilor din Anexa 1 la Regulament în conformitate cu Grupa de bază 8350 din CORM.	**Se acceptă.** Denumirile funcțiilor și ocupațiilor utilizate în anexa nr. 1 au fost revizuite și corelate cu Clasificatorul ocupațiilor din Republica Moldova, aprobat prin Ordinul Ministerului Muncii și Protecției Sociale nr. 11/2021, în special cu grupa de bază 8350, în măsura în care aceasta acoperă ocupațiile specifice personalului navigant din transportul naval intern.
Ministerul Mediului, scr. Nr. 13-05/937 din 24.03.2026	6.	Se susține fără obiecții și propuneri.	**Se ia act.**
Agenția Navală, scr. Nr. 03-131 din 27.03.2026	7.	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	**Se ia act.**
Î.S. Portul Fluvial Ungheni, scr. Nr. 70 din 8.04.2026	8.	Nu au fost identificate observații sau propuneri la conținutul proiectului de act normativ și susține proiectul în forma prezentată.	**Se ia act.**
Î.C.S. „Danube Logistic” scr. Nr. 83 din 01.04.2026	9.	**A. Regulamentul se elaborează într-un vid normativ privind personalul navigant** Regulamentul prezintă o lacună esențială, care practic anulează eficiența efortului de reglementare întreprins: prin acesta stabilirea echipajului minim de siguranță, în condițiile în care nu există, în cadrul juridic moldovenesc, o reglementare minimă privind categoriile de personal navigant, funcțiile fiecărei categorii și cerințele de calificare și atestare. Legea 176/2013 abordează acest aspect în termeni extrem de generali, menționând în art. 24 doar brevete și certificate de competență stabilite prin regulament aprobat de autoritatea centrală de specialitate – regulament care nu	**Se acceptă parțial.** Proiectul nu are ca obiect reglementarea integrală a statutului personalului navigant, a sistemului de formare, atestare, recunoaștere sau echivalare a calificărilor profesionale, aceste aspecte fiind aplicate potrivit cadrului normativ existent și actelor de atestare valabile emise în condițiile legii. Regulamentul are un obiect mai restrâns și tehnic, și anume determinarea echipajului minim de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova, în scopul asigurării navigației în condiții de siguranță. Această abordare corespunde temeiului proiectului, care

		există. De asemenea, lipsesc acte normative privind recunoașterea în Republica Moldova a actelor de atestare emise în alte state și echivalarea funcțiilor de personal navigant din alte state în scopul aplicării reglementărilor moldovenești. În aceste condiții, normele Regulamentului referitoare la categoriile de personal navigant (pct.26, anexa nr. 1) și la calificarea, atestarea și documentele membrilor echipajului (pct. 11, 12.8, 27 și 29) prezintă un nivel ridicat de imprecizie și lipsă de fundament, reprezentând, de fapt, doar o aparență de reglementare, aplicabilă în mare parte la discreția ANRM (de exemplu, în acceptarea documentelor de atestare ale marinarilor români, ucraineni sau bulgari). Aceasta contravine principiilor de claritate și previzibilitate, precum și cerințelor de coerență și integrare organică a actului normativ în cadrul legislației existente, prevăzute de Legea nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător („Legea 235") și Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative („Legea 100"). Înainte de a reglementa echipajul minim de siguranță prin Regulament, este necesară stabilirea corespunzătoare a cadrului juridic privind personalul navigant, la nivel de lege și acte subsecvente. Numai astfel Regulamentul va putea realiza o reglementare veritabilă și utilă. **B. Neconformitatea Regulamentului cu cerințele Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin lege a actelor permisive** Regulamentul nu asigură îndeplinirea prevederilor art. 41 alin. (4) din Legea 160/2011 privind reglementarea prin lege a actelor permisive („Legea 160"), potrivit căreia condițiile generale, drepturile şi obligațiile materiale şi procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea şi retragerea certificatelor să fie stabilite prin lege. Tot prin lege trebuie stabilite documentele care se anexează la cererea de eliberare a actului permisiv şi lista condițiilor generale a căror neîndeplinire poate conduce la retragerea sau anularea certificatului. Deși certificatul echipajului minim pentru siguranța navigației	urmărește implementarea Recomandărilor Comisiei Dunării privind reglementările tehnice pentru navele de navigație interioară. Pentru claritate și previzibilitate, proiectul a fost ajustat cu precizarea la pct. 27 că funcțiile indicate la pct. 26 și în anexa nr. 1 se utilizează exclusiv în scopul stabilirii echipajului minim de siguranță al navei și nu substituie reglementările speciale privind formarea, atestarea sau recunoașterea calificărilor personalului navigant. **Se acceptă parțial.** Certificatul de echipaj minim de siguranță nu este instituit prin prezentul proiect ca act permisiv nou, ci este reglementată procedura tehnică și administrativă de eliberare a unui act permisiv deja prevăzut în cadrul normativ aplicabil. Regulamentul detaliază modul de aplicare a acestui certificat în raport cu specificul siguranței navigației interioare, inclusiv prin utilizarea SIA GEAP, fără a crea o categorie nouă de autorizare și fără a extinde prin hotărâre de Guvern domeniul actelor permisive. Nota de fundamentare indică expres că procedura de eliberare, suspendare, reperfectare și retragere se realizează prin SIA GEAP și se raportează la Legea nr. 160/2011.

		este menționat în Legea 176/2013 și în secțiunea III a Nomenclatorului actelor permisive (anexă la Legea 160), elemente esențiale menționate mai sus nu sunt reglementate la nivel legislativ. Proiectul Regulamentului, aprobat prin hotărâre de Guvern, nu poate substitui cadrul legal primar necesar. Prin urmare, Regulamentul nu satisface cerințele de legalitate, ierarhie a actelor normative și securitate juridică, prevăzute de Legea 160 și Legea 100 și, aprobându-l, Guvernul va acționa cu depășirea competențelor sale. Totodată, nu doar că documentele necesare pentru emiterea certificatului nu sunt prevăzute de lege, dar punctul 16 al Regulamentului acordă ANRM dreptul de a solicita informații și documente suplimentare nespecificate, iar punctul 18 stabilește că neprezentarea acestora constituie temei de refuz al certificatului. În lipsa unor limite clare, aceste prevederi creează premise pentru aplicare discreționară de către ANRM, fără criterii normative clare și verificabile. Asemenea reglementări comportă riscuri pronunțate de cerințe variabile, inconsistență, tratament inegal, abuz și aplicare arbitrară. Din nou, o asemenea reglementare contravine principiilor de legiferare care cer ca actele normative să fie previzibile, proporționale și aprobate în limitele competenței. **C. Procedura de emitere a certificatului trebuie integrată în cadrul de procedură administrativă** Procedura de emitere a certificatului de echipaj minim de siguranță trebuie detaliată ca procedură administrativă. Având în vedere că emiterea certificatului constituie un act administrativ individual, reglementarea acestui proces trebuie să prevadă garanții legale adecvate pentru solicitanți în raport cu ANRM, precum și un cadru procedural clar și complet. Ca demers minim, este necesară: □ includerea în Regulament a unei referiri la aplicarea supletivă a Codului administrativ; □ stabilirea termenelor pentru acțiunile procedurale implicate în procesul de emitere a certificatului. În textul Regulamentului anexat la prezenta adresă au fost incluse	Pentru a exclude riscul de interpretare discreționară, pct. 16 și pct. 18 au fost reformulate astfel încât ANRM să poată solicita doar informații tehnice strict necesare pentru verificarea criteriilor declarate în cerere și pentru confirmarea componenței echipajului minim de siguranță, fără a solicita documente care nu sunt prevăzute de cadrul normativ aplicabil și fără a institui cerințe noi de autorizare. De asemenea, prevederile privind refuzul, suspendarea și retragerea certificatului au fost corelate cu Legea nr. 160/2011 și cu Legea nr. 235/2006. **Se acceptă parțial.** Emiterea certificatului de echipaj minim de siguranță reprezintă o procedură administrativă finalizată prin emiterea unui act administrativ individual, motiv pentru care proiectul a fost completat cu o normă expresă privind aplicarea Codului administrativ în partea nereglementată de Regulament și de Legea nr. 160/2011. Această completare va asigura garanțiile procedurale necesare pentru solicitant, inclusiv dreptul la o procedură clară, motivarea deciziei și posibilitatea contestării acesteia. În același timp, proiectul a fost completat cu termene clare pentru examinarea cererii, solicitarea informațiilor suplimentare, emiterea certificatului sau comunicarea refuzului motivat, în

		propuneri concrete de completare în acest sens.	măsura în care aceste termene nu sunt deja acoperite de Legea nr. 160/2011 și de funcționalitățile SIA GEAP. Reglementarea termenelor va contribui la previzibilitatea procesului, fără a încărca suplimentar operatorii și fără a institui proceduri paralele celor prevăzute de legislația privind actele permisive. Prin urmare, au fost modificate pct 15, 16 și pct 18.
		D. Compozițiile de echipaj din anexa nr.1 ca standard implicit și corelarea cu procedura de evaluare Formularea punctelor 15-18 ale Regulamentului se bazează pe o abordare a determinării compoziției echipajului minim de siguranță diferită de cea care rezultă din prevederile Recomandărilor Comisiei Dunărene privind reglementările tehnice pentru navele de navigație interioară1 (în continuare, „Recomandările Comisiei Dunărene"), pe care Regulamentul declară că le implementează. Acestea stabilesc, în punctele 23-10 – 23-14, componentele minime ale echipajului pe categorii de nave și regimuri de exploatare (care au fost preluate în anexa nr.1 a Regulamentului). Pe baza prevederilor Recomandărilor Comisiei Dunărene, stabilirea unui echipaj minim în compoziția respectivă din anexa nr.1, ar trebui să fie, în general, suficientă pentru asigurarea siguranței navigației. Este, astfel, justificată concluzia că echipajele minime enumerate în anexa nr.1 la Regulament reprezintă minimul suficient pentru categoriile de nave relevante. Recurgerea de către ANRM la evaluarea compoziției echipajului ar trebui să fie necesară doar atunci când solicitantul propune o compoziție diferită de cea din anexa nr.1, de exemplu, o compoziție simplificată conform pct. 45 al Regulamentului, sau atunci când ANRM are îndoieli întemeiate privind suficiența compoziției de echipaj corespunzătoare anexei nr.1 pentru nava concretă, pe baza informațiilor prezentate în cerere. Dimpotrivă, pct. 15 al Regulamentului prevede lansarea de către ANRM a unui proces de evaluare pentru determinarea compoziției minime a echipajului navei în toate cazurile, fără a se ține cont de faptul dacă se solicită sau nu o compoziție corespunzătoare anexei	**Se acceptă parțial.** Anexa nr. 1 reprezintă standardul minim de referință pentru stabilirea echipajului minim de siguranță pe categorii de nave, moduri de exploatare și caracteristici tehnice. Totuși, nu poate fi exclusă competența ANRM de a realiza evaluarea tehnică a navei, deoarece siguranța navigației depinde nu doar de categoria navei, ci și de starea tehnică, nivelul de automatizare, dotările efective, zona de navigație, tipul încărcăturii, modul de exploatare și condițiile concrete de operare. Din acest motiv, proiectul a fost ajustat pentru a stabili că evaluarea individuală nu se efectuează arbitrar în toate cazurile, ci în special atunci când solicitantul propune o componență diferită de standardul prevăzut în anexă, solicită simplificarea echipajului, nava are particularități tehnice sau ANRM constată, motivat, existența unor circumstanțe care pot influența siguranța navigației. Urmare modificărilor efectuate, anexa nr. 1 va fi menținută ca standard minim de bază, iar intervenția ANRM va fi limitată la cazuri justificate tehnic și consemnate motivat în actul emis.

		nr.1. Considerăm că generalizarea recurgerii la evaluare este nejustificată și nerezonabilă, din punct de vedere al complexității și celerității procedurii și a resurselor implicate, și ignoră modul în care problema echipajului minim este reglementată de Recomandările Comisiei Dunărene. În textul Regulamentului am propus modificări la punctele 15 și 19, pentru a reflecta abordarea expusă mai sus, prin care se clarifică faptul că compozițiile de echipaj prevăzute în anexa nr. 1 au caracter de standard implicit (default), și se consacră posibilitatea, dar nu și obligativitatea, unei evaluări de către ANRM, în funcție de circumstanțele concrete ale fiecărui caz. **E. Reglementarea insuficientă examenelor medicale (Capitolul X al Regulamentului)** Normele Capitolului X instituie o reglementare superficială și insuficientă a examenelor medicale ale membrilor echipajului. În măsura în care se prevede această obligație, este necesar ca Regulamentul să prevadă în mod expres: - volumul investigațiilor necesare și conținutul informației ce trebuie confirmată prin documentul medical; - tipul/forma documentului emis și instituțiile medicale competente să efectueze examinarea și să elibereze documentul medical. În forma actuală, normele nu satisfac principiul previzibilității reglementărilor și a costurilor aferente, contrar Legii 235. În lipsa unor specificări clare, autoritățile de control ar putea înainta cerințe variabile și pretinde, în mod discreționar și arbitrar, investigații de diverse tipuri, generând incertitudine și sarcini nejustificate pentru operatori. Notăm că Recomandările Comisiei Dunărene prevăd, la pct. 23-3, un standard minim clar: certificatul medical urmează să confirme doar aptitudinea fizică a membrului de echipaj, și anume vedere și auz suficiente, și o forță fizică ce permite ridicarea, fără ajutor, a unei sarcini de 20 kg. O asemenea abordare ar asigura un echilibru între cerințele de siguranță și sarcina administrativă asupra operatorilor de nave, însă aceste elemente trebuie preluate și	**Se acceptă parțial.** Proiectul a fost revizuit pentru a exclude interpretarea că prin Regulament se instituie un certificat medical nou, o procedură medicală specială sau o competență nouă pentru instituțiile medicale. Cerința privind aptitudinea medicală a membrilor echipajului a fost formulată prin raportare la documentele medicale eliberate potrivit legislației în vigoare, care confirmă aptitudinea persoanei pentru exercitarea funcției la bordul navei. În acest mod se evită dublarea cadrului normativ din domeniul sănătății și se menține Regulamentul în limitele obiectului său tehnic. Totodată, pentru a asigura claritatea minimă necesară, textul prevede că aptitudinea medicală confirmă cel puțin capacitatea fizică relevantă pentru exercitarea atribuțiilor la bord, inclusiv vederea, auzul și capacitatea fizică necesară desfășurării activităților de siguranță. Astfel, au fost modificate punctele 46-49.

		detaliate în mod expres în Regulament. Totodată, este necesară reglementarea expresă a competenței unităților medical-sanitare și a medicilor abilitați, precum și a tipului de document medical emis în urma examinării. În lipsa acestor elemente, procesul poate fi blocat (refuzul instituției medicale de a emite documentul cerut din lipsă de competență) sau poate conduce la extinderea artificială a volumului de investigații, la inițiativa instituției medicale, prin analogie cu examenele medicale prescrise de lege pentru scopuri diferite. Notăm că potrivit art. 49 alin. (5) al Legii 10/2009 privind supravegherea de stat a sănătății publice, reglementarea examinării medicale a angajaților cere ca modelul actului eliberat de instituțiile medicale și modul de emitere a acestuia trebuie să fie stabilite de Guvern. Cu titlu de exemplu, Regulamentul privind supravegherea sănătății lucrătorilor, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1079/2023, reglementează în mod detaliat conținutul examenelor medicale obligatorii ale salariaților (examen clinic general); atribuțiile instituțiilor medicale în această privință; medicii competenți să efectueze examinările și documentul final emis (care nici nu este un certificat medical, ci o fișă de aptitudine (aviz medical), la care are acces și angajatorul). În mod similar, examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate este reglementată de Regulamentul privind modul de testare alcoolscopică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.296/2009, care prevede emiterea unei concluzii de examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei, iar dreptul de a efectua examinările prescrise este atribuit instituțiilor abilitate în acest scop de Ministerul Sănătății. În fine, o reglementare adecvată a acestor aspecte este esențială și din perspectiva protecției datelor medicale și a confidențialității, în conformitate cu Legea nr. 263/2005 cu privire la drepturile și responsabilitățile pacientului, inclusiv în ceea ce privește accesul altor persoane (de exemplu, angajatorul) la rezultatele examinării.	

		F. Specificațiile de echipaj minim din tabelul de la punctul 7 al Anexei nr. 1 trebuie revizuite pe baza unei analize temeinice În timp ce tabelele de la punctele 1–4 ale anexei nr. 1 la Regulament se bazează pe indicațiile tabelelor de echipaj minim din punctele 23-10, 23-11, 23-12.1 și 23-12.3 ale Recomandărilor Comisiei Dunărene, echipajele minime indicate în tabelul de la punctul 7 nu au o bază explicită2. Tabelul include o multitudine de categorii de nave, fără explicarea criteriilor utilizate pentru stabilirea echipajului minim, ceea ce ridică dubii privind faptul că a fost realizată o fundamentare tehnică a soluțiilor propuse. Potrivit art. 3 al Legii 100, la elaborarea proiectelor de acte normative trebuie asigurată coerența, consecutivitatea, previzibilitatea și integrarea organică a normelor în cadrul normativ existent, motiv pentru care elaborarea proiectelor de acte normative include o activitate de documentare, care constă în stabilirea realităților supuse reglementării, iar rezultatele și sursele acestei documentări trebuie reflectate în nota de fundamentare (art. 271 alin.(4). De asemenea, nota de fundamentare trebuie să reflecte condițiile care au impus elaborarea proiectului, soluțiile propuse și analiza impactului de reglementare al acestora (art. 30 alin. (1) al Legii 100). Potrivit Legii 235 analiza impactului de reglementare este un principiu de bază al reglementării activității de întreprinzător (art. 4 lit. c)), iar conținutul acesteia vizează, între altele, argumentarea necesității actului normativ și evaluarea impactului asupra activității de întreprinzător (art. 13 alin. (1)–(2)). Având în vedere că cerințele de echipaj minim au un impact direct asupra operării navelor sub pavilion moldovenesc (deci, și asupra activităților de operare a navelor de către antreprenori), nota de fundamentare la Regulament ar fi trebuit să expună clar rațiunea și fundamentele soluțiilor normativ-tehnice propuse, inclusiv considerentele tehnice care au stat la baza stabilirii indicatorilor de echipaj minim pentru multitudinea de tipuri de nave incluse în acest tabel. Deși nota de fundamentare la Regulament enumeră aceste componente ale fundamentării proiectului, ele sunt expuse la modul general, iar în partea ce privește tabelul de la punctul 7	**Se acceptă parțial.** În ceea ce privește evitarea unor cerințe disproporționate pentru navele care operează exclusiv pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova, tabelul a fost revizuit, prin raportare la caracteristicile tehnice ale navelor, practica de exploatare existentă, certificatele emise anterior și necesitatea menținerii unui nivel adecvat de siguranță. Pentru categoria remorcherelor și împingătoarelor portuare, inclusiv cele cu puterea între 801 kW și 3700 kW, cerințele de echipaj au fost reexaminate pentru a evita includerea unor funcții care nu sunt necesare în mod obiectiv pentru un schimb de lucru, în special în cazul navelor cu echipaj restrâns și cu activitate portuară limitată. Totodată, nu poate fi acceptată menținerea automată și nelimitată a tuturor componențelor de echipaj stabilite anterior, dacă intervin modificări ale navei, ale zonei de operare, ale modului de exploatare sau ale cerințelor de siguranță. Pentru a asigura o tranziție corectă, proiectul a fost completat cu o normă potrivit căreia certificatele emise până la intrarea în vigoare a hotărârii își păstrează valabilitatea până la expirarea termenului pentru care au fost emise, cu excepția cazurilor în care apar circumstanțe care impun revizuirea echipajului minim. Această soluție protejează continuitatea activității operatorilor.

		fundamentarea este absentă. În lipsa unor cerințe specifice în Recomandările Comisiei Dunărene, concluzionăm asupra lipsei justificării cerințelor tabelului de la punctul 7 al anexei nr.1. În lipsa unei analize tehnice și juridice explicite, tabelul de la punctul 7 nu satisface standardele de fundamentare și previzibilitate. Pentru exemplificarea instabilității și exceselor normative ce pot rezulta din asemenea reglementări, notăm că pentru remorcherele portuare cu puterea între 801 kW și 3700 kW (categorie în care se încadrează remorcherul portuar operat de ICS Danube Logistics SRL), tabelul prevede un echipaj minim de **4 unități de personal navigant**, care include un marinar stagiar (deși niciun marinar), un timonier și un șef de echipaj fluvial, în timp ce în prezent, remorcherul operează cu un **echipaj de 3 unități** (conducător, mecanic și marinar), în conformitate cu certificatul de echipaj minim emis de ANRM. Se pot întrevedea cel puțin două probleme cu această reglementare: 1) Nu sunt clare rațiunile pentru includerea obligatorie în echipaj a unui marinar stagiar, preferențial față de marinarul propriu-zis. 2) În lipsa unei reglementări clare privind categoriile de personal navigant și cerințele de calificare pentru fiecare funcție (a se vedea comentariul generale de la secțiunea A), nu este clar ce rol exact are șeful de echipaj și de ce această funcție a fost considerată obligatorie într-un echipaj restrâns, care include doar alte 3 unități. În industrie, șeful de echipaj (cunoscut și ca boatswain / bosun / marinar-șef) coordonează activitatea marinarilor și supraveghează operațiunile de manevră, fiind necesar pe nave cu echipaje extinse, pentru a asigura respectarea ierarhiei în cadrul echipajului. Legea 100 impune ca dispozițiile de conținut ale proiectului să se bazeze pe o analiză juridică temeinică și pe stabilirea naturii instituțiilor reglementate (art. 46 alin. (3)). Or, dacă în echipajul minim se introduce obligatoriu o funcție de conducere la nivel executiv (șef de echipaj), nota de fundamentare ar trebui să explice de ce o astfel de funcție este necesară în cazul unui echipaj foarte restrâns și care este rațiunea tehnico-organizatorică a includerii ei în minimul de siguranță pentru această categorie. În lipsa unei argumentări în nota de	

		fundamentare, concluzionăm că analiza nu a fost, de fapt efectuată. Aprobarea cerințelor din tabelul de la punctul 7 al anexei nr. 1 ar duce imediat la majorarea obligatorie a echipajului și la modificarea structurii acestuia, fără ca nota de fundamentare să demonstreze, în mod verificabil, de ce această schimbare este necesară și proporțională, în condițiile în care reglementarea activității de întreprinzător trebuie să rămână previzibilă (Legea 235, art. 4 lit. a), art. 5) și fundamentată prin analiza impactului (Legea 235, art. 4 lit. c), art. 13). Prin urmare, considerăm că specificațiile de echipaj minim din tabelul de la punctul 7 trebuie revizuite pe baza unei analize temeinice, care să fie reflectată în nota de fundamentare. Până la realizarea unei astfel de analize, pentru remorcherul portuar de 801–3700 kW se propune menținerea echipajului minim existent, conform certificatului emis de ANRM: conducător, mecanic, marinar.	
Grupul de lucru al Comisiei de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, scr. Nr.38-78-3391 din 25.03.2026	10.	Se susține proiectul de act normativ și nota de fundamentare cu obiecții și recomandări. În proiect este reglementată modalitatea de obținere al actului permisiv – „certificat de echipaj minim de siguranță al navei”, în mare parte în concordanță cu prevederile Legii nr.160/2011. Însă la pct. 21-23 se prevede că certificatul de echipaj minim de siguranță al navei poate fi „revocat” sau „anulat” de ANRM. Aceste prevederi sunt contradictorii cu reglementările Legii nr.160/2011, în special din următoarele considerente: - ANRM din oficiu poate retrage sau suspenda un act permisiv fără implicarea instanței de judecată doar în câteva cazuri limitate (ex. la lichidarea sau la solicitarea beneficiarului), însă în situațiile în care se constată că nu mai sunt întrunite cerințele care au stat la baza emiterii actului permisiv, suspendarea sau retragerea actului se realizează cu adresarea obligatorie în instanța de judecată. Astfel dreptul de a retrage/suspenda certificatul de echipaj minim trebuie racordat la prevederile Legii nr.160/2011.	**Se acceptă**. A se vedea argumentarea la obiecția Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării

		- Însăși formularea „revocarea” sau „anularea” certificatului nu corespunde cu cadrul legislativ superior, odată ce, în conformitate cu Legea nr.160/2011, un act permisiv poate fi doar suspendat sau retras. Utilizarea altei terminologii, ar implica invocarea altor proceduri, alternative la cele deja reglementate în lege, dar care ar avea în esență același efect final – de a lipsi beneficiarul de drepturile care sunt acordate în temeiul acelui act permisiv. Este important de a păstra aceiași terminologie juridică, pentru a nu crea confuzii și interpretări abuzive. Racordarea corectă terminologică și procedurală la cadrul normativ național în vigoare este esențială pentru punerea în aplicare a proiectului cu respectarea principiilor transparenței și previzibilității aplicării normelor. În acest sens reglementările tehnice europene (ES−TRIN, baze ale Recomandărilor CD/SES) prevăd necesitatea stabilirii unui nivel minim de echipaj pentru navele de navigație interioară, printr−o evaluare tehnică specifică și în principiu conceptul de certificat de echipaj minim (minimum safe manning certificate), dar procedura exactă de eliberare și retragere țin de legislația fiecărui stat de pavilion și nu este reglementată expres în aceste acte europene. La pct.46 – 49 se prevede că membrii de echipaj sunt obligați să dețină la bordul navei un certificat medical. Este important de clarificat care este spectrul de examinări medicale (sau ce categorii de principiu), care este forma certificatului sau tipul de certificat și cine trebuie să emită un astfel de certificat (poate fi emis de oricare medic terapeut sau, ca și în aviație, trebuie să fie emis de un centru medical autorizat în acest sens). Dacă nu există cerințe specifice în privința examinărilor, formei certificatului și categoriilor de medici care îl pot emite, atunci este recomandabil de a indica aceasta în proiect, cel puțin în linii generale, sau de a face trimitere la actul normativ care reglementează aceste aspecte. În situația în care se instituie o nouă formă de certificat de echipaj minim și noi cerințe pentru emiterea acestuia, atenționăm că lipsesc prevederi finale și tranzitorii în care s-ar clarifica ce se întâmplă cu certificate care sunt emise până la	**Se acceptă**. A se vedea argumentarea la obiecțiile Danube Logistic. Totodată punctele 46-49 au fost modificate pentru a asigura claritate în examenele medicale, certificatul medical, legislația aplicabilă.

		intrarea în vigoare a proiectului. Este important de clarificat că toate certificatele emise anterior își păstrează valabilitatea până la expirarea termenului de valabilitate pentru care au fost emise. **Evaluarea notei de fundamentare (analizei impactului de reglementare)** Nota de fundamentare conține suficiente informații pentru a stabili de principiu oportunitatea intervenției propuse din perspectiva procesului de armonizare, cu toate că nu conține toată informația și analiza necesară, astfel corespunde parțial cu Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.	**Se ia act.**