**Nota informativă**

**la proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 706/2018**

**cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova**

|  |
| --- |
|  Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului |
| Proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în comun cu Agenția Navală a Republicii Moldova. |
| 2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite |
| Agenția Navală a Republicii Moldova (în continuare- ANRM), în calitate de organ de specialitate din domeniul transportului naval, întâmpină dificultăți majore în realizarea atribuțiilor ce îi revin în conformitate cu prevederile pct. 9 al Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale al Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 706/2018, inclusiv la îndeplinirea/implementarea prevederilor legislației naționale din domeniu, precum și obligațiilor statului, conform prevederilor tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, și prevederilor Acordului de Asociere RM-UE.Incapacitatea deplină de realizare a atribuțiilor ANRM se reflectă negativ asupra domeniului transportului naval în Republica Moldova, în special asupra activității Complexului portuar Giurgiulești, în aspectul asigurării siguranței navigației.Astfel, proiectul a fost elaborat în scopul eficientizării realizării atribuțiilor ANRM, statuate în pct. 9 al Regulamentului menționat. Or, prin modificările propuse se va spori capacitatea instituțională a ANRM în vederea realizării misiunii, funcțiilor de bază și atribuțiilor principale ale acestei autorități administrative cu competențe de implementare şi realizare a politicilor statului în domeniul transportului naval.Menționăm că neaprobarea modificărilor propuse va agrava riscurile existente, și anume:1. pe plan internațional, poate fi afectată imaginea Republicii Moldova sub aspectul implementării convențiilor internaționale la care aceasta este parte (*ex.* *misiune de audit preparatorie pentru auditul IMO organizată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), Misiunea de audit din 2023 efectuată de echipa de audit IMSAS din cadrul Organizației Maritime Internaționale (IMO), proiect ”Suport pentru reforma sectorului transporturilor în Republica Moldova” finanțat de Uniunea Europeană din 2019, Analiza lacunelor sectorului maritim, efectuat de către EMSA în anul 2021)*;
2. aflarea în continuare în lista neagră a Memorandumului de la Paris MoU;
3. declararea sectorului moldav a fluviului Dunărea nesigur pentru navigație, drept consecință armatorii vor evita escala navelor în Complexul portuar Giurgiulești (în continuare – CPG);
4. blocarea activității CPG și mărirea numărului de accidente /incidente în port ce se pot solda cu victime umane și poluarea mediului de talie transfrontalieră;
5. staționarea nejustificată a navelor în port (*asemenea staționări sunt costisitoare, prezentând în mediu 10000 USD/zi. Aceste cheltuieli sunt suportate de destinatarul mărfii, ce se răsfrânge automat asupra costului produsului final, achitat de cetățenii Republicii Moldova*);
6. ratarea veniturilor semnificative în bugetul de stat;
7. blocarea activității ANRM condiționată de insuficiența personalului calificat;
8. prestarea serviciilor de calitate necorespunzătoare și cu depășirea termenelor.
 |
| 3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene |
| Proiectul hotărârii de Guvern nu conține norme privind armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene. |
| 4. Principalele prevederi ale proiectului şi evidențierea elementelor noi |
| Atribuțiile actuale ale ANRM sunt în corespundere cu cerințele impuse prin standarde internaționale, fiind asemănătoare celor ale autorităților navale europene. Însă, în partea ce ține de structura organizațională a autorității, aceasta urmează a fi revizuită prin majorarea efectivului limită și modificarea organigramei. În acest sens, proiectul prevede următoarele modificări.**I)** Constituirea **Direcției generale Căpitănia portului Giurgiulești** cu următoarea structură:1. Direcția generală Căpitănia portului Giurgiulești *1) Direcția monitorizare trafic și control portuar* *2) Direcția servicii de siguranță portuară* Conform prevederilor art. 90 alin. (2), art. 94 alin. (1), art. 96 alin. (3) și art. 114 alin. (1) ale Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999:* *în portul maritim se instituie căpitănia lui, condusă de căpitanul de port;*
* *înainte de ieșirea navei din port, căpitanul sau un alt reprezentant al căpităniei portului efectuează un control, după reguli stabilite de Agenția Navală, verificând actele de bord, conformitatea cu aceste acte a principalelor caracteristici ale navei, respectarea exigențelor de înrolare a membrilor de echipaj;*
* *serviciul de pilotaj se află în subordinea căpitanului de port;*
* *în zonele de navigație intensă se efectuează deservirea de radiolocație a navelor de către serviciul de dirijare a circulației navelor (denumit în continuare serviciu de dirijare), instituit de comun acord cu Agenția Navală.*

Astfel, conform legislației naționale și practicii internaționale, în porturile maritime comerciale, statul portului are obligația de a întreprinde toate acțiunile necesare pentru:* *asigurarea navigației în acvatoriul portului;*
* *efectuarea manevrelor de intrare/ieșire;*
* *monitorizarea și dirijarea traficului navelor în port;*
* *pilotarea și remorcarea în siguranță a navelor în acvatoriul portului și pe căile de acces;*
* *respectarea ordinii în port.*

Este de remarcat că realizarea măsurilor respective sunt puse în sarcina ANRM.Subdiviziunea din cadrul ANRM, responsabilă la moment pentru activitățile menționate, și anume Direcția siguranța navigației, dirijarea traficului și pilotarea, nu corespunde cerințelor prenotate. De-jure în cadrul ANRM nu este instituită Căpitănia portului Giurgiulești. Totodată, subdiviziunea prenotată este responsabilă inclusiv de supravegherea siguranței navigației pe suprafețele acvatice de pe întreg teritoriul Republicii Moldova.Fiind conștienți de importanța majoră a activității obiectului strategic CPG, ANRM a dedicat totalmente activitatea subdiviziunii pentru asigurarea funcționalității neîntrerupte a portului, în detrimentul realizării eficiente a altor atribuții cu care a fost abilitată. La moment, *Direcția siguranța navigației, dirijarea traficului și pilotarea* este constituită din 7 unități de personal: șeful subdiviziunii care îndeplinește și funcțiile căpitanului portului, șef adjunct care îndeplinește și funcțiile de căpitan adjunct a portului, 4 inspectori portuari și 1 inspector pilot.În scopul asigurării activității economice a CPG în regim neîntrerupt, subdiviziunea funcționează în schimburi, a câte 12 ore și 36 ore odihnă, conform prevederilor art. 101 al Codului Muncii al Republicii Moldova nr. 154/2003. Astfel, toate procesele din CPG sunt afectate de faptul că schimbul este asigurat de un singur inspector, ceea ce pune în pericol, în primul rând, siguranța navigației, or lipsa inspectorului portuar de la centrul de dirijare a traficului pentru participarea la comisiile de control intrare/ieșire la bordul navelor generează perioade când traficul nu este monitorizat.Subliniem că un inspector portuar, pe durata schimbului, îndeplinește cumulativ următoarele funcții:1. monitorizarea traficului navelor pe sectorul moldav al fluviului Dunărea;
2. monitorizarea și dirijarea traficului în acvatoriul CPG;
3. perfectarea documentelor la intrarea/ieșirea navelor în/din port;
4. efectuarea controlului la bordul navelor care fac escală în CPG;
5. asistarea în procesul de pilotare a navelor în CPG;
6. investigarea accidentelor și incidentelor în CPG;
7. supravegherea lucrărilor de încărcare/ descărcare a mărfurilor;
8. evaluarea la zi a adâncimilor la cheiurile CPG;
9. comunicarea avizelor către navigatori;
10. comunicarea continuă cu Autoritatea Fluvială a Dunării de Jos (România) și căpităniile din statele vecine.

Doar în cadrul procedurii de plecare a navei din CPG, inspectorul portuar realizează următoarele acțiuni:1. programează ora de efectuarea a procedurilor de plecare;
2. efectuează controlul navei la bordul acesteia;
3. examinează documentația de la bord;
4. verifică corectitudinea încărcării navei și stabilitatea acesteia;
5. revine la centrul de monitorizare și dirijare a traficului navelor pentru evaluarea situației pe fluviul Dunărea și acvatoriul CPG;
6. asigură prezența pilotului și remorcherelor portuare;
7. emite permisiunea de plecare din CPG;
8. dirijează operațiunile de remorcare și pilotare a navei ce pleacă din CPG;
9. monitorizează și informează navele ce se apropie, sau trec prin apropierea sectorului moldav a fluviului Dunărea, privind manevrele de ieșire a navei din CPG;
10. se deplasează la chei pentru examinarea pregătirii acestuia pentru următoare navă ce va face escală în CPG.

Spre exemplu: în anul 2022, în CPG, au fost operate 1583 de nave: fiind efectuate 1583 proceduri de plecare și 1583 proceduri de intrare, ceea ce prezintă în mediu - de la 8 la 12 proceduri pe durata unui schimb. Respectiv, este evident că un sigur inspector portuar este suprasolicitat și nu poate îndeplini calitativ și în termen toate atribuțiile ce îi revin. Activitatea subdiviziunii, în asemenea regim, prezintă un pericol sporit pentru siguranța navigației în CPG (*ex. accidente/incidente de proporții cu impact transfrontalier*), dar și pentru activitatea economică (*ex. întârzieri la intrarea/ ieșirea navelor în/din CPG*). În aceiași ordine de idei, menționăm că un alt factor care afectează eficiența economică în CPG reprezintă lipsa numărului necesar de piloți, or actualmente aceștia sunt contractați neoficial de către agenții maritimi portuari, deși conform prevederilor art. 96 al Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999, *serviciul de pilotaj* se află în subordinea Căpitanului portului. Contrar prevederilor pct. 6 al Regulamentului Serviciului de pilotaj, aprobat prin ordinul ANRM nr. 30/2022, piloții contractați nu sunt angajați ai ANRM, nu dețin legitimația de pilot, nu cunoaștem deținerea certificatului de competență în calitate de căpitan de navă maritimă, efectuarea cursurilor calificare ca pilot maritim, inclusiv și pentru zona Dunării și râul Prut, precum și existența experienței profesionale ale acestuia.Situația enunțată pune în pericol siguranța navigației în CPG și afectează imaginea statului pe plan internațional, acestea fiind menționate inclusiv în rapoartele de audit ale partenerilor externi.Condițiile dificile de navigație (*ex. curenții de apă, vizibilitatea redusă, șenalul îngust, puterea vântului, particularitățile constructive ale navei, dislocarea terminalelor petrolier și cerealier ale PILG, ș.a.*) la intrarea/ieșirea navelor din/ în Dunăre/ Prut, necesită efectuarea manevrelor cu asistența a cel puțin 2 remorchere portuare.Subsidiar, precizăm că prin Hotărârea Guvernului nr. 413/2021 a fost aprobat Regulamentul privind stabilirea sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime, prin care a fost creat mecanismul de funcționare a Centrului de informare, monitorizare și dirijare a traficului. Astfel, devine imperativ ca în fiecare schimb, în cadrul Centrului respectiv, să activeze cel puțin 2 inspectori cu atribuții de dirijare a traficului, inclusiv să colaboreze și să se substituie reciproc (*ex. concedii de odihnă/boală, cursuri de dezvoltare profesionale, pauzelor de masă/odihnă, ș.a.*).Totodată, în cadrul procedurilor de control a navei la frontieră, inspectorii portuari verifică actele de bord, starea tehnică a navei și a echipamentelor la bord, stabilitatea acesteia la încărcare, perfectează documentele de intrare/ieșire a navelor în/ din CPG. Procedura respectivă durează, în mediu, 3-4 ore per navă. Astfel, în schimb trebuie să activeze cel puțin 2 inspectori cu atribuții de control, inclusiv să colaboreze și să se substituie reciproc, asigurând în același timp supravegherea procesului de încărcare/ descărcare a navelor la chei. Odată cu aprobarea Legii nr. 259/2023 pentru modificarea unor acte normative, este obligatoriu amenajarea cheiurilor temporare în scopul acostării navelor, al îmbarcării și debarcării persoanelor, al încărcării, descărcării și depozitării mărfurilor, al desfășurării activităților economice și al efectuării operațiunilor de vămuire. În circumstanțele date, va crește numărul navelor operate la chei și respectiv numărul procedurilor de control la frontieră. În același timp, subliniem că în conformitate cu prevederilor pct. 11 al Regulamentului Serviciului de pilotaj, aprobat prin ordinul ANRM nr. 30/2022, toate manevrele de acostare, plecare de la chei/din port sau schimbare a poziției navelor maritime/fluviale în CPG și rada acestuia se vor efectua fiind asistate de pilotul desemnat de ANRM. Astfel, întru respectarea prevederilor legale, sunt necesare cel puțin 4 unități de personal cu atribuții de pilotare (*câte unul în schimb*).În conformitate cu studiul de fezabilitate, efectuat de către Comisia Europeană nr. 398212 din 24.10.2018, peste 50 % din numărul total anual de nave ce fac escală în CPG, necesită remorcare de/la chei. Același studiu recomandă obligativitatea remorcării în CPG, cu două remorchere pupă-provă, și condițiile minime tehnice cărora trebuie să corespundă remorcherele portuare pentru prestarea unui serviciu de remorcare sigur.Conform Regulilor V -14.1 și V14.2 din Convenția SOLAS (*Legea nr. 185/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și la Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988*), Rezoluției IMO A.1047 (27) din 30.11.2011 privind Principiile de stabilire a echipajului minim de siguranță, și Rezoluției nr. 61 din 2013 a CEE a ONU privind cerințele tehnice europene armonizate aplicabile navelor de navigație interioară, echipajul minim de siguranță a unui remorcher se constituie din 3 unități de personal: căpitan, șef mecanic și marinar. Cerințe similare sunt stabilite și potrivit Convenției internaționale privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare şi efectuare a serviciului de cart (STCW 78), adoptată la Londra la 7 iulie 1978, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 190/2005. Respectiv, în scopul asigurării în regim neîntrerupt în CPG a Serviciului de remorcaj cu 2 remorchere, este necesară înzestrarea fiecărui remorcher cu 2 echipaje care vor activa în ture.Complementar la cele enunțate, menționăm că fluxul mărfurilor de import/export, transportate prin intermediul transportului naval, și numărul navelor ce fac escală în CPG este în continuă creștere. Spre exemplu: în anul 2022 volumul mărfurilor care au fost transportate prin CPG a constituit **1 139 518** **tone**, iar în perioada ianuarie - septembrie 2023 - **1 954 712** **tone**, ce constituie o creștere cu **71,5** **%**.În contextul celor evocate supra și în scopul asigurării serviciilor de siguranță în port, se propune constituirea **Direcției generale Căpitănia portului Giurgiulești** cu **22 unități de personal**, cu următoarea structură:1. **Direcția generală Căpitănia portului Giurgiulești** -1 Șef Direcție Generală
2. *Direcția monitorizare trafic și control portuar* - 12 unități de personal
3. *Direcția servicii de siguranță portuară -* 9 unități de personal*.*

**II)** Constituirea **Serviciului controlul statului port/ statului pavilion** prin separarea de domeniul juridic și relații internaționale.Urmare aderării Republicii Moldova la Organizația Maritimă Internațională (*în vigoare pentru Republica Moldova din 12.12.2001*), Organizația Internațională a Muncii (*în vigoare pentru Republica Moldova din 02.02.1995*) și Organizația Națiunilor Unite (*în vigoare pentru Republica Moldova din 02.03.1992*), statul și-a asumat obligația: * de a exercita în mod efectiv jurisdicția și controlul în chestiuni administrative, tehnice și sociale, asupra navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova;
* de a asigura conformitatea de către navele care arborează pavilionul Republicii Moldova sau a înregistrării lor cu normele și standardele internaționale aplicabile, stabilite prin organizația internațională competentă sau prin conferința diplomatică generală, precum și cu legile și reglementările adoptate, pentru prevenirea, reducerea și controlul de poluare a mediului marin de către nave.

Totodată, conform art. 61 alin. (4) lit. a) al Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999, pct. 4 și 10 al Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 414/2020, ANRM este investită cu atribuții în domeniul controlului statului pavilion și statului port, inspectorii căreia au obligația de a întreprinde acțiuni de monitorizare, prevenire și control al flotei maritime existente.Comisia Europeană obligă statele candidate, Republica Moldova având statut de stat candidat la aderarea la UE, să-și ridice performanța pavilionului prin asigurarea prezenței statului în lista sură sau albă a Memorandumului de la Paris MoU. Respectiv, Republica Moldova este obligată să creeze și să dezvolte un instrument de îndeplinire a obligațiilor statului pavilion. Funcția de supraveghere tehnică a navelor ce arborează pavilionul Republicii Moldova a fost delegată societăților internaționale de clasificare a navelor, recunoscute de Republica Moldova, fiind condiționată de lipsa de personal al ANRM, fapt ce a dus la neexecutarea obligațiilor statului pavilion, inclusiv a controlului la bordul navelor. Astfel, neimplementarea sistematică a controlului statului pavilion poate genera riscul de interzicere a intrării și operării navelor ce arborează pavilionul Republicii Moldova în porturile statelor membre ale Memorandumului de la Paris MoU.Odată cu aprobarea Hotărârii Guvernului nr. 2/2020 privind aprobarea Regulamentului cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime și abrogarea Hotărârii Guvernului nr.1608/2003 cu privire la recunoașterea societăților internaționale de clasificare a navelor și Hotărârii Guvernului nr.155/2023 cu privire la recunoașterea organizațiilor cu rol de inspecție și control al navelor, ANRM a inițiat procesul de semnare, cu organizațiile recunoscute cu rol de inspecție și control al navelor (recunoscute de UE), a acordurilor de delegare a certificărilor, conform Convențiilor IMO, ceea ce va asigura implementarea conformă a prevederilor legale internaționale și naționale la bordul navelor sub pavilionul Republicii Moldova, în scopul realizării obiectivului de ieșire a acesteia din lista neagră a Memorandumului de la Paris MoU.Întru asigurarea implementării cerințelor și instrumentelor internaționale în domeniul controlului statului de pavilion, și odată cu ajustarea cadrului normativ, sunt necesari cel puțin 2 specialiști calificați, conform Rezoluției IMO A.1070 (28) Codul de implementare a instrumentelor IMO (III Code), adoptat la 04.12.2013.Prin prisma prevederilor convențiilor IMO la care suntem parte, Republica Moldova are dreptul de a se asigura că navele care fac escală în porturile situate pe teritoriu și în apele teritoriale naționale, se află în stare bună de navigabilitate și sunt exploatate în conformitate cu cerințele internaționale de siguranță, securitate și protecție a mediului aplicabile acesteia. În context, este în proces de definitivare proiectul hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, care transpune Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului și, drept urmare, va deveni obligatorie efectuarea inspecțiilor statului port a navelor maritime care fac escală în porturile Republicii Moldova.Menționăm că, doar în anul 2022, în CPG au făcut escală 227 de nave maritime și numărul acestora crește anual, respectiv pentru a face față obligațiilor asumate în domeniul controlului statului portului, vor fi necesare cel puțin 2 unități de personal calificat, conform Anexei XI a Directivei prenotate și Codului de bune practice pentru inspectorii de control a statului portului care efectuează inspecții în cadrul memorandumurilor regionale de înțelegere și Acordului privind control statului portului, aprobat prin MSC-MEPC.4/Circ.2 din 01.11.2007.Conform prevederilor pct. 4 al Regulamentului de implementare a Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 76/2020, ANRM are obligația de a asigura respectarea Codului ISM și a Regulamentului de către toate companiile care exploatează nave sub pavilionul moldovenesc, asupra cărora prevederile Codului ISM se aplică, în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor maritime și protejării vieților umane și a mediului înconjurător.Asigurarea conformității cu cerințele Codului ISM contribuie la reducerea riscurilor de accidente/incidente soldate cu consecințe grave, scăderea costurilor asociate cu daunele materiale, recuperarea și compensațiile pentru victime și daunele mediului. Totodată, inspectorii ISM efectuează auditul atât la sediul central cât și în oficiile regionale ale companiilor de operare a navelor precum și la bordul navelor sub pavilionul Republicii Moldova. Întru executarea Legii nr. 185/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, şi la Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988, Republica Moldova are obligația de a implementa Codul internațional pentru securitatea navei şi a facilității portuare (ISPS Code) şi Rezoluția Organizației Maritime Internaționale A.959 (23) Forma Registrului de înregistrare continuă a istoriei navei și îndrumarul de ținere a acestuia, pentru a se alinia la cerințele internaționale unificate aplicate pe plan internațional privind securitatea portuară și a securității la bordul navelor maritime, care va permite consolidarea și supravegherea eficientă a securității portuare în fața amenințării posibilelor atentate și acte ilegale la adresa securității infrastructurii portuare, construcțiilor de pe teritoriul porturilor, mărfurilor și a persoanelor fizice din perimetrul portului. Deși a fost aprobată Hotărârea Guvernului nr. 955/2006 cu privire la implementarea Codului internațional pentru securitatea navei şi a facilității portuare (ISPS Code) şi a Rezoluției Organizației Maritime Internaționale A.959 (23) Forma Registrului de înregistrare continuă a istoriei navei şi îndrumarul de ținere a acestuia, până în prezent nu a fost implementată și n-au fost întreprinse măsuri organizatorice și de ordin tehnic pentru asigurarea îndeplinirii și realizării cerințelor convenției SOLAS. Astfel, întru implementarea acesteia a fost elaborat și se află în proces de consultări publice proiectul Hotărârii Guvernului privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor (număr unic 675/MIDR/2023), care pune în sarcina ANRM:* recepționarea și aprobarea evaluărilor și planurilor de securitate portuară;
* certificarea conformității facilităților portuare;
* monitorizarea securității maritime a porturilor;
* atribuirea nivelului de securitate porturilor;
* aprobarea listei facilităților portuare (terminalelor);
* efectuarea inspecțiilor privind respectarea măsurilor de securitate;
* asigurarea activității organizatorice a Comitetului de securitate a porturilor și facilităților portuare din Republica Moldova;
* efectuarea inspecției navelor (controlul statului de pavilion și al portului);
* eliberarea certificatelor de securitate a navelor în conformitate cu Codul ISPS;
* eliberarea declarațiilor de conformitate a facilităților portuare cu Codul ISPS;
* stabilirea metodelor și procedurilor optime pentru reducerea riscurilor la adresa securității navelor;
* încheierea acordurilor cu administrațiile maritime străine, ș.a.

Astfel, pentru executarea obligațiunilor asumate vor fi necesari cel puțin 2 inspectori calificați, instruiți și autorizați în modul corespunzător.Concluzionând, se propune constituirea **Serviciului** **controlul statului port/ statului pavilion** cu **3** **unități de personal**. **III)** Constituirea **Direcției siguranța navigației interioare**, prin separarea domeniului de supraveghere a siguranței navigației interioare de domeniul examinărilor tehnice a ambarcațiunilor și navelor de navigație interioară.În cadrul ANRM, în anul 2018, a fost creată Direcția siguranța navigației, dirijarea traficului și pilotarea, în scopul asigurării funcționalității obiectului strategic CPG, fiind neglijată supravegherea navigației pe toate bazinele acvatice din Republica Moldova.Conform prevederilor art. 31 alin. (3) al Legii nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, ANRM este responsabilă de organizarea asigurării siguranței navigației, elaborarea și prezentarea pentru aprobare a actelor normative care stabilesc raporturile în domeniul siguranței navigației, controlul asupra respectării cerințelor legislației Republicii Moldova și ale actelor normative în domeniul indicat.Totodată, analizele efectuate de partenerii de dezvoltare (USAID), dar și de către autoritățile naționale (CNA), au scos în evidență faptul că personalul cu atribuții de control, inclusiv agenții constatatori, sunt obligați să evite conflictul de interese în activitatea zilnică. În cazul ANRM, activitatea de supraveghere a siguranței navigației pe căile navigabile interne este incompatibilă cu cea de examinare și testare tehnică a ambarcațiunilor și navelor de navigație interioară.Subsidiar, menționăm că doar în perioada anilor 2019-30.09.2023, au fost înregistrate 1680 nave de tonaj mic, ceea ce denotă tendința de creștere a numărului unităților plutitoare exploatate pe căile navigabile interioare și, în consecință intensificarea traficului naval, în special în perioada estivală. În ultimii ani, datorită majorării numărului de ambarcațiuni exploatate pe căile navigabile interioare, se atestă un număr mare de accidente/incidente.În altă ordine de idei, semnalăm că bazinele acvatice pe care se exploatează ambarcațiunile și navele de navigație interioară (*ex. râurile Prut și Nistru, lacul de acumulare Costești -Stânca, lacul Beleu, multiple iazuri de proveniența naturală și artificială*) sunt localizate pe întreg teritoriul țării. Astfel, considerăm judicios planificarea unui număr de personal capabil să asigure acoperirea totală a domeniului respectiv.Subdiviziunea respectivă se va axa pe monitorizarea respectării legislației privind siguranța navigației pe căile navigabile interioare, executând atribuțiile de agenți constatatori.În același timp, se propune atribuirea subdiviziunii respective: realizarea sarcinilor de control, de evaluare și analiză a riscurilor și de promovare a conformității cerințelor legale. Or, în conformitate cu prevederile pct. 9 sbp. 7) - 9) al Regulamentului cu privire la organizarea şi funcționarea Agenției Navale a Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 706/2018, ANRM exercită funcțiile stabilite de:1. Legea nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător (*Securitatea navigației pe căile navigabile interne și în raza portuară. Calitatea și inofensivitatea serviciilor de transport naval și a navigației în genere. Protecția consumatorilor în domeniul transportului naval. Respectarea cerințelor de securitate și calitate a navelor, a mijloacelor tehnice plutitoare, a instalațiilor și mecanismelor navale. Supravegherea pieței în domeniul ambarcațiunilor de agrement și al echipamentelor maritime*).
2. Legea nr.105/2003 privind protecția consumatorilor (*Controlul respectării prevederilor legislației cu privire la protecția consumatorilor în partea ce ține de siguranța și calitatea produselor și serviciilor, introduse sau puse la dispoziție pe piață și destinate consumatorilor, inclusiv în partea ce se referă la practicile corecte în domeniu, este efectuat în domeniul transportului interurban și internațional – de către organele de stat abilitate cu funcții de control al transportului rutier, aeronautic și naval, conform domeniilor de competență*).
3. Legea nr.7/2016 privind supravegherea pieței în ceea ce privește comercializarea produselor nealimentare (*autoritate responsabilă de supravegherea pieței pe domeniile ambarcațiuni de agrement și echipamente maritime*).

În concluzie, pentru realizarea eficientă a sarcinilor expuse, se propune constituirea **Direcției siguranța navigației interioare** cu un efectiv de **6 unități de personal**.**IV)** Constituirea **Direcției juridice, cooperare internațională și comunicare**, prin separarea domeniului controlul statului port / statului pavilion și atribuirea competențelor aferente domeniului comunicării.Actualmente Direcției juridice, relații internaționale, controlul statului port / statului pavilion îi sunt atribuite 5 unități de personal responsabile de 3 domenii vaste și complexe.Sarcinile principale ale subdiviziunii juridice sunt asigurarea juridică a activității ANRM, participarea la perfecționarea legislației Republicii Moldova, reglementarea chestiunilor ce țin de competența autorității, examinarea în termen a petițiilor parvenite și acordarea soluțiilor și tratărilor juridice de rigoare, precum și asigurarea calității proiectelor de acte normative.Legislația din domeniul naval derivă din tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, necesară fiind elaborarea actelor normative de implementare a acestora (*ex. Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, adoptată la Londra la 7 iulie 1978, Convenția internațională asupra răspunderii civile pentru daunele provocate prin poluarea cu hidrocarburi, adoptată la Londra la 27 noiembrie 1992, Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, adoptată la Londra la 2 noiembrie 1973, ș.a.*). Totodată, în contextul semnării Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, devine prioritar armonizarea legislației naționale în domeniul transportului naval cu legislația UE. În context, menționăm că în ședința Guvernului din 27.10.2023 a fost aprobat proiectul hotărârii Guvernului *Cu privire la aprobarea Planului Național de Acțiuni pentru Aderarea la Uniunea Europeană pentru anii 2023-2027* (număr unic 850/MAEIE/2023), ANRM fiind desemnată în calitate autoritate responsabilă de realizarea a 37 de acțiuni.Potrivit prevederilor art. 61 alin. (4) lit. r), w), x), y) al Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999, ANRM dispune de atribuția de reprezentare și cooperare internațională și anume: 1. *colaborarea cu organismele internaționale din domeniul transportului naval și cu autoritățile similare străine cu funcții de supraveghere, certificare și control, precum și cu cele cu funcții de elaborare a normelor de siguranță în domeniul transportului naval;*
2. *participarea la elaborarea proiectelor tratatelor internaționale, precum și a propunerilor de aderare a Republicii Moldova la tratatele internaționale în domeniul transportului naval, înaintarea acestora organului central de specialitate pentru promovare;*
3. *încheierea acordurilor de colaborare, de schimb de experiență și informație de specialitate cu organismele internaționale din domeniul transportului naval și autoritățile similare străine în condițiile legislației privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova;*
4. *încheierea acordurilor cu societățile de clasificare recunoscute de Guvern sau aflate în proces de recunoaștere, monitorizarea și supravegherea activității acestora în raport cu performanța, examinarea oportunității recunoașterii societăților de clasificare noi, de asemenea înaintarea de propuneri organului central de specialitate privind demararea procedurilor de retragere a recunoașterii acestora.*

În contextul dat, menționăm că domeniul cooperării internaționale este în corelare cu cel juridic, inclusiv în aspectul ajustării legislației naționale la standardele internaționale.Domeniul aferent comunicării are misiunea de a asigura comunicarea eficientă a entității cu publicul larg, reprezentanții societății civile și cu mijloacele de informare în masă, în vederea informării operative, veridice şi complete a societății despre activitatea autorității.Prin urmare, considerăm judicios constituirea **Direcției juridice, cooperare internațională și comunicare** cu **7 unități de personal**.**V)** Constituirea **Direcției înregistrări nave, reglementări tehnice și evidența personalului navigant,** prin redimensionarea subdiviziunii existente: Secția înmatriculări nave și personal navigant, Registrul de stat al navelor.Modificarea propusă rezultă din prevederile pct. 9 sbp. 3) și 4) al Regulamentului cu privire la organizarea şi funcționarea Agenției Navale a Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 706/2018. Conform obligațiilor asumate, subdiviziunea prestează un șir de servicii ale statului de pavilion (*ex. înregistrarea navelor și ambarcațiunilor, operarea modificărilor în evidență în caz de schimb de proprietate, modificarea numelui și caracteristicilor principale ale navei, înregistrarea gajului, înregistrarea sechestrului, eliberarea extraselor din Registru de stat al navelor sau Catalogul Naval, ș.a.*), asigurând astfel venituri în bugetul public național. Remarcăm că, în perioada 2019 - prezent, veniturile din serviciile prestate de Secția înmatriculări nave și personal navigant, Registrul de stat al navelor au constituit aproximativ 12 mln. lei.Odată cu aprobarea cadrului normativ în domeniul transportului naval, în contextul Acordului de asociere RM-UE, spectrul serviciilor prestate de subdiviziune va crește substanțial (*ex. eliberarea brevetelor, certificatelor internaționale de conducător de ambarcațiune de agrement, brevetarea / certificarea personalului navigant maritim, aprobarea și monitorizarea furnizorilor de educație, școli, licee, facultăți, centre de formare și specializare, ș.a.*).Concomitent, la solicitarea organelor de drept naționale și internaționale, precum și autorităților portuare și administrațiilor maritime de peste hotare, subdiviziunea prezintă informația privind unitățile plutitoare, proprietarii și operatorii acestora și personalul navigant înregistrat.Totodată, personalul subdiviziunii va efectua examinarea tehnică a ambarcațiunilor de agrement înainte de înmatriculare, în conformitate cu prevederile legislației naționale. În baza statisticii deținute de ANRM cu privire la înregistrarea ambarcațiunilor de agrement, atestarea tehnică și atestarea conducătorilor ambarcațiunilor de agrement, și în urma analizei efectuate, considerăm judicios majorarea numărului de personal dedicat navelor maritime, domeniului navelor de navigație interioară și domeniului de evidență și certificare a personalului navigant, substituibil reciproc. Astfel, absența temporară a unui funcționar public nu va afecta prestarea serviciilor publice. În același timp, se propune atribuirea subdiviziunii respective a sarcinilor privind ajustarea și implementare normelor și cerințelor tehnice, or Republica Moldova, fiind membră cu drepturi depline/ observatori în cadrul organizațiilor internaționale din domeniul transportului naval (*ex. Organizația Internațională Maritimă, Comisia Dunării, TCT, BS MoU, CESNI ș.a.*), urmează să implementeze norme internaționale cu privire la construcția, echiparea și exploatarea navei, inclusiv alte aspecte tehnice privind activitatea în siguranță a transportului naval intern și maritim comercial, având drept scop crearea condițiilor și normelor unificate de nivel internațional, ceea ce va duce la dezvoltarea și modernizarea flotei, diminuarea numărului navelor substandard, și respectiv asigurarea siguranței navigației.În baza auditurilor și rapoartelor efectuate de către diferite entități (*ex. EMSA, IMO, Comisia Europeană, CNA*), s-a stabilit că lipsește cadrul normativ în domeniul siguranței navigației și cerințelor tehnice. Drept exemplu, până în prezent, Republica Moldova nu are un regulament privind regulile de navigație pe căile navigabile interioare, cerințe tehnice minime față de navele maritime și navigație interioară, dar și față de serviciile și echipamentele din domeniul transportului naval puse pe piață, inclusiv nu a transpus convențiile pe partea tehnică. Majoritatea normelor tehnice se elaborează și ajustează de către IMO, Comisia Dunării și Comitetul european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară (CESNI). Totodată, actele normative noi (*ex. Hotărârea Guvernului pentru aprobarea normelor și standardelor privind examinarea tehnică a navelor de navigație interioară conectată și de recunoaștere a societăților de clasificare de navigație interioară aprobată în ședința de Guvern din 26.09.2023*) conțin prevederi cu privire la crearea comisiilor de examinare tehnică a navelor, constituite din specialiști din domeniu transport naval intern (*ex. arhitect naval, mecanic naval și navigator*). Astfel, subdiviziunea respectivă inclusiv se va dedica activităților de ajustarea și implementare a normelor tehnice internaționale în domeniul transportului naval, respectiv nu se suprapune cu activitatea subdiviziunii responsabile pe domeniul juridic și relații internaționale, cea din urmă focusându-se pe norme juridice și drept internațional.Prin urmare, considerăm judicios constituirea **Direcției înregistrări nave, reglementări tehnice și evidența personalului navigant** cu **10 unități de personal**.**VI)** Subsecvent:- se consideră rațional majorarea cu 1 unitate de personal a **Serviciului economico-financiar,** raționamentul fiind: i) creșterea continuă a numărului de servicii publice prestate de entitate conform nomenclatorului, contabilizarea cărora este efectuată de subdiviziune, ii) modificarea cadrului normativ în domeniul achizițiilor publice, iii) extinderea spectrului de servicii în contextul aprobării cadrului normativ, ș.a. Totodată, de competența subdiviziunii ține: elaborarea bugetului, executarea bugetului, evidența contabilă a veniturilor entității, contabilizarea serviciilor publice prestate de entitate în conformitate cu prevederile legale, evidența cheltuielilor de personal, raportarea financiară, evidența contabilă a bunurilor materiale, ș.a.Respectiv, este evidentă necesitatea constituirii **Secției economico- financiare** cu **4 unități de personal**.- se propune redenumirea Serviciul secretariat, resurse umane și tehnologii informaționale în **Serviciul resurse umane și managementul documentelor**, prin excluderea domeniului tehnologiei informației din cadrul subdiviziunii date, inclusiv atribuirea suplimentară a unei (1) unități de personal.Conform art. 12 alin. (2) al Legii nr. 158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public și pct. 2 al Regulamentului-cadru al subdiviziunii resurse umane din autoritatea publică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 201/2009, administrarea funcției publice și a funcționarilor publici se organizează și se realizează prin intermediul subdiviziunii resurse umane, care poate avea statut de direcție generală, direcție, secție sau serviciu, în conformitate cu normele stabilite de legislația în vigoare. Astfel, trebuie asigurată aplicarea calitativă a prevederilor actelor prenotate și exercitarea unui management eficient al resurselor umane, inclusiv în contextul majorării efectivului- limită al entității.În același timp, managementul documentelor este un domeniu complex care prevede executarea unor sarcini exacte și coerente, inclusiv este un volum mare de lucru condiționat de prestarea serviciilor publice de către ANRM. Respectiv, considerăm necesar instituirea **Serviciului resurse umane și managementul documentelor** cu **3 unități de personal**.- se propune constituirea **Serviciului tehnologia informației și comunicațiilor**, în calitate de subdiviziune distinctă, prin separarea domeniului tehnologiei informației de domeniul resurse umane și management al documentelor.Atribuțiile funcționale aferente domeniului tehnologiilor informaționale actualmente se regăsesc în cadrul Serviciului secretariat, resurse umane și tehnologii informaționale, fiind atribuite 2 unități de personal. Totodată, specificul serviciului prenotat nu are nici o tangență cu activitatea specialiștilor responsabili de tehnologiile informaționale.Crearea acestei subdiviziunii distincte este necesară și în contextul digitalizării serviciilor publice (*Legea nr. 234/2021 cu privire la serviciile publice, Hotărârii Guvernului nr. 169/2021 cu privire la Registrul de stat al serviciilor publice*) pe care le prestează ANRM, prin diverse platforme digitale, utilizarea eficientă a cărora necesită a fi supravegheată corespunzător de specialiști calificați. Constituirea subdiviziunii este condiționată inclusiv de obligativitatea respectării prevederilor Legii nr. 142/2018 cu privire la schimbul de date și interoperabilitate, Hotărârii Guvernului nr. 211/2019 privind platforma de interoperabilitate (MConnect), Hotărârii Guvernului nr. 128/2014 privind platforma tehnologică guvernamentală comună (MCloud), Hotărârii Guvernului nr. 1090/2013 privind serviciul electronic guvernamental de autentificare şi control al accesului (MPass), Hotărârii Guvernului nr. 712/2020 cu privire la serviciul guvernamental de plăți electronice (MPay), Hotărârii Guvernului nr. 405/2014 privind serviciul electronic guvernamental integrat de semnătură electronică (MSign), Hotărârii Guvernului nr. 708/2014 privind serviciul electronic guvernamental de jurnalizare (MLog), Hotărârii Guvernului nr. 376/2020 pentru aprobarea Conceptului serviciului guvernamental de notificare electronică (MNotify) și a Regulamentului privind modul de funcționare și utilizare a serviciului guvernamental de notificare electronică (MNotify).Menționăm că majoritatea organelor centrale de specialitate și autorităților administrative dispun de astfel de subdiviziuni.Prin urmare, considerăm judicios instituirea **Serviciului tehnologia informației și comunicațiilor** cu 1 unitate de personal.- se propune constituirea **Serviciul administrativ**.În structura actuală a ANRM nu există subdiviziune responsabilă de gestionarea patrimoniului autorității administrative. Respectiv, se impune crearea subdiviziunii în competența căruia vor fi următoarele sarcini:* administrarea eficientă a patrimoniului public;
* întreținerea bunurilor aflate în gestiunea autorității;
* organizarea parcului unităților de transport și asigurarea integrității și utilizării conform destinației a acestora;
* gestionarea întregului inventar aflat la balanța autorității;
* asigurarea organizării activităților de logistică, realizarea acțiunilor ce țin de asigurarea tehnico-materială a subdiviziunilor structurale ale autorității;
* participarea la procesul de planificare a necesarului de bunuri și servicii;
* monitorizarea îndeplinirii de către furnizori a angajamentelor asumate.

Respectiv, considerăm necesar instituirea **Serviciului administrativ** cu 1 unitate de personal.- totodată, se menține subdiviziunea structurală **Serviciul audit intern** cu 1 unitate de personal, în strictă conformitate cu prevederile art. 19 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 229/2010 privind controlul financiar public intern.Astfel, în contextul propunerilor formulate supra, efectivul-limită al ANRM se va majora până la 60 unități de personal, după cum urmează:**Modul de distribuire a personalului pe subdiviziunile interne ale ANRM**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. | Subdiviziunea structurală  | Nr. funcții de conducere  | Nr. funcții de execuție  | Nr. total de personal |
|  | Director  | 1 |  | 1 |
|  | Director adjunct  | 1 |  | 1 |
| 1 | Direcția generală Căpitănia portului Giurgiulești  | 1 |  | 1 |
| *1.1.* | *Direcția monitorizare trafic și control portuar*  | 1 | 11 | 12 |
| *1.2.* | *Direcția servicii de siguranță portuară*  | 1 | 8 | 9 |
| 2 | Serviciul controlul statului port/statului pavilion | 1 | 2 | 3 |
| 3 | Direcția siguranța navigației interioare  | 1 | 5 | 6 |
| 4 | Direcția juridică, cooperare internațională și comunicare | 2 | 5 | 7 |
| 5 | Direcția înregistrări nave, reglementări tehnice și evidența personalului navigant | 2 | 8 | 10 |
| 6 | Secția economico- financiară | 1 | 3 | 4 |
| 7 | Serviciul resurse umane și managementul documentelor  | 1 | 2 | 3 |
| 8 | Serviciul tehnologia informației și comunicațiilor |  | 1 | 1 |
| 9 | Serviciul audit intern |  | 1 | 1 |
| 10 | Serviciul administrativ |  | 1 | 1 |
|  | **Total**  |  13 | 47 | **60** |
| În virtutea modificărilor propuse la structura și organigrama ANRM, efectivul-limită al acestei autorități administrative se modifică și va constitui - 60 de unități, cu un fond anual de retribuire a muncii conform cadrului normativ în vigoare. Numărul funcțiilor de conducere va fi de 13 de unități sau 21,66 % din efectivul-limită. Subsidiar este de relevat, că la stabilirea subdiviziunilor structurale ale ANRM s-a ținut cont de Normele privind instituirea subdiviziunilor structurale ale autorității publice, stabilite la anexa nr.12 la Hotărârea Guvernului nr.201/2009 privind punerea în aplicare a prevederilor Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public. De asemenea, s-a asigurat respectarea cerinței stabilite la pct.9 din anexa nr.12, potrivit căreia numărul unităților de personal de conducere (funcții publice de conducere de nivel superior, funcții publice de conducere, funcții cu sarcini și responsabilități de conducere) în autoritatea publică nu va depăși 30% din efectivul-limită al acestei autorități. Structura ANRM a fost expusă necesitatea asigurării funcționalității eficiente a acesteia, ceea va permite realizarea misiunii de a asigura implementarea politicilor statului în domeniul transportului naval și supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu pentru asigurarea siguranței navigației pe căile navigabile interne și în raza portuară, a calității și inofensivității serviciilor de transport naval și a navigației în genere.De asemenea, reliefăm că prevederile proiectului urmează să intre în vigoare la momentul publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, ținând cont de necesitatea demarării în regim de urgență a măsurilor ce derivă din prevederile acestui proiect, întru asigurarea funcționalității și eficientizării activității ANRM. |

 |
| 5. Fundamentarea economico-financiară |
| Urmare implementării proiectului, finanțarea activității ANRM va fi efectuată, în continuare, din bugetul de stat pe baza veniturilor colectate din serviciile publice prestate de către autoritatea administrativă, încasate de la beneficiari, în contul trezorerial deschis în acest sens.Implementarea proiectului va genera cheltuieli suplimentare de la bugetul de stat, reieșind din faptul că efectivul-limită al acesteia se va majora cu 29 unități de personal, de la 31 unități la 60 unități de personal. În acest context, cheltuielile financiare suportate pentru retribuția muncii angajaților ANRM, conform situației actuale și conform structurii propuse, sunt reflectate în tabelul de mai jos:

|  |
| --- |
| **Cheltuieli financiare pentru retribuția muncii** |
| Situația actuală (31 unități de personal) | Conform structurii propuse(60 unități de personal) |
| Funcția (*număr de unități*) | Cheltuieli lunare, mii lei(*salariu de bază +10% spor performanță, +contribuții*) | Funcția (*număr de unități*) | Cheltuieli lunare, mii lei(*salariu de bază +10% spor performanță, +contribuții*) |
| Director (1) | 26350,83 | Director (1) | 26350,83 |
| Director adjunct (1) | 24222,33 | Director adjunct (1) | 24222,33 |
| Șef direcție (3) | 64578,69 | Șef direcție (3) | 64578,69 |
| Șef adjunct direcție (1) | 20064,66 | Șef adjunct direcție (2) | 38114,34 |
| Șef secție (1) | 15623,19 | Șef secție (1) | 16985,43 |
| Șef serviciu (2) | 30593,64 | Șef serviciu (2) | 29373,33 |
| Inspector principal (13) | 161695,85 | Inspector principal (22) | 270362,07 |
| Inspector superior (4) | 48373,71 | Inspector superior (2) | 23356,74 |
| Specialist principal (3) | 31076,1 | Specialist principal (20) | 221224,68 |
| Auditor intern (1) | 12402,06 | Auditor intern (1) | 12402,06 |
| Personal auxiliar (1) | 5619,24 |  |  |
|  |  | Șef Direcție generală (1) | 23725,68 |
|  |  | Șef adjunct Direcție generală (1) | 21154,33 |
|  |  | Șef Direcție în cadrul Direcției generale (1) | 20490,36 |
|  |  | Inspector (2) | 20121,42 |
|  **Total: 440600,3lei/lună** |  **Total:** **812462,29 lei/lună** |

Astfel, conform datelor prezentate în tabel, majorarea efectivului-limită al ANRM cu 29 unități de personal va spori cheltuielile salariale cu 371861,99 lei/lună, adică cu 4462343,88 lei/an (371861,99 lei/lună, 12 luni/an = lei/an).În altă ordine de idei, menționăm creșterea continuă a numărului de servicii publice prestate de către ANRM, conform nomenclatorului. Totodată, în contextul aprobării cadrului normativ, vor fi instituite servicii publice noi, respectiv se va extinde spectrul acestora, ceea ce va genera venituri suplimentare în bugetul public național. Astfel, beneficiul prognozat se estimează în felul următor:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr.  | Serviciul  | Venituri 2019 | Venituri 2020 | Venituri 2021 | Venituri 2022 | Venituri 2023 (la 30.09.2023) | Venituri prognozate |
| 1. | Tarif naval | 1472130,0 | 1107222,0 | 1968631,0 | 2252582,0 | 2442221,0 | 13856870,0 |
| 2. | Servicii de Pilotare | - | 4600,0 | 38000,0 | 104400,0 | 329000,0 | 3856000,0 |
| 3. | Servicii de Remorcare | - | - | - | - | - | 6266000,0 |
| 4. | Înregistrarea navelor și serviciile de pavilion | 3912646,20 | 3829364,0 | 4125809,0 | 2179012,0 | 279660,0 | 4500000,0 |
| 5. | Alte servicii ANRM | 436025,0 | 426862,0 | 447162,0 | 497564,0 | 423365,0 | 1500000,0 |
| 6. | Contribuții în BNAS | - | - | - | - | - | 3267000,0 |
| 7. | Impozit pe venit |  | - | - | - | - | 3240000,0 |
| 8. | Contribuții în BNAOM | - |  | - | - | - | 2430000,0 |
|  | **Total**  |  | **38 915 870,0** |

Prin urmare, o dată cu aprobarea noii metodologii de calculare a tarifelor pentru serviciile prestate de ANRM încasările în bugetul de stat se vor majora. |
| 6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare |
| Aprobarea proiectului nu atrage după sine necesitatea modificării sau abrogării altor acte normative în sensul aducerii acestora în concordanță cu reglementările acestuia. |
| 7. Avizarea şi consultarea publică a proiectului |
| Proiectul se prezintă pentru examinare și avizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 privind actele normative.În scopul respectării prevederilor Legii 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul este publicat și poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență decizională”, directoriul ”Proiecte în dezbatere publică”) și pe portalul guvernamental particip.gov.md. |
| 8. Constatările expertizei anticorupție |
| Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei anticorupție, conform art. 35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. |
| 9. Constatările expertizei de compatibilitate |
| Proiectul nu transpune legislația UE și prin urmare, nu este necesară întocmirea tabelului de concordanță. |
| 10. Constatările expertizei juridice |
| Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei juridice, conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. |
| 11. Constatările altor expertize |
| Proiectul nu conține prevederi de reglementare a activității de întreprinzător în contextul Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, astfel decăzând necesitatea examinării acestuia de către Grupul de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător. Totodată, ținând cont că proiectul de hotărâre conține prevederi ce sunt atribuite în categoria ,,reforme structurale și instituționale”, în conformitate cu cerințele pct.3 subpct.3) și pct.11 subpct.21) lit.a) și b) din Metodologia de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.23/2019, a fost elaborată Analiza impactului pe aspectele menționate, anexată la setul de materiale aferent, care a fost remisă spre consultare Cancelariei de Stat și Ministerului Finanțelor. Rezultatele examinării avizelor recepționate asupra Analizei Impactului au fost reflectate în sinteza obiecțiilor și propunerilor.Suplimentar, evocăm că proiectul nu cade sub incidența altor expertize necesare a fi efectuate în condițiile Legii nr.100/2017. |

 **Secretar general al ministerului Angela ȚURCANU**