

SINTEZA

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (număr unic 59/MIDR/2026)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
<i>Avizare și consultare</i>			
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scr. Nr.03-548 din 18.02.2026	1.	La pct. 20. - norma expusă prevede că „Toate navele de pasageri ro-ro noi și existente care abordează pavilionul Republicii Moldova trebuie să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu cerințele de stabilitate specifice menționate la pct. 11-19.”, astfel, menționăm că potrivit acestei norme se instituie un act permisiv, care nu este prevăzut de Nomenclatorul actelor permissive, anexa la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Potrivit art. 4 alin. (3) din Legea nr.160/2011 „Un act permisiv poate fi invocat și/sau aplicat doar după includerea sa în Nomenclatorul actelor permissive și în portalul guvernamental unic al serviciilor publice”. De asemenea, conform art. 41 alin. (1) la lit. c) este prevăzută categoria de act permisiv „certificat – act permisiv care se referă la conformitatea anumitor bunuri sau servicii fie la atestarea cunoștințelor/capacităților angajaților unui agent economic, în limita criteriilor stabilite la art.4, în baza căruia nu se acordă drepturi primare pentru activitate, dar care este impus de lege pentru a confirma respectarea unor cerințe de ordin tehnic și a cărui neobținere nu	Nu se acceptă: Considerăm că această obiecție pornește de la o premisă de calificare juridică ce necesită o analiză mai aprofundată, și anume de la asimilarea certificatului care atestă conformitatea cu cerințele de stabilitate, categoriei „certificatelor - acte permissive” exclusiv în baza denumirii sale formale, fără a verifica, în prealabil, dacă documentul în cauză întrunește criteriile substanțiale instituite de lege pentru această calificare. În ceea ce privește testul legal de calificare, subliniem că potrivit art. 4 alin. (1) din Legea nr. 160/2011, un document constituie act permisiv doar dacă îndeplinește cel puțin una dintre condițiile definitorii, în special dacă „<i>constituie o condiție și/sau o cerință pentru inițierea, desfășurarea sau încetarea activității de întreprinzător</i>” ori dacă „<i>se referă la bunurile mobile și/sau imobile și la serviciile utilizate, fabricate sau comercializate în activitatea de întreprinzător.</i>” Or, certificatul care atestă conformitatea cu cerințele de stabilitate nu conferă și nu poate conferi titularului dreptul de a presta servicii de transport naval. Dreptul de a desfășura activitate de întreprinzător în domeniul transportului naval derivă din capacitatea juridică a persoanei și din cadrul legal general aplicabil activității respective, nu din emiterea certificatului. Precizăm, totodată, că art. 4¹ alin. (1) lit. c) din aceeași lege definește „<i>certificatul</i>” ca act permisiv doar „<i>în limita criteriilor stabilite la art. 4</i>”, ori, tocmai aceste criterii nu sunt îndeplinite în cazul de față, ceea ce face ca trimiterea formală la categoria „certificatelor” din Nomenclator să nu producă efecte juridice. În ceea ce privește natura juridică și tehnico-navală a documentului în discuție, precizăm Certificatul de conformitate a stabilității atestă faptul că o navă de pasageri

		periclitează întreaga activitate a agentului economic într-un domeniu.”. de tip ro-ro îndeplinește cerințele specifice de stabilitate prevăzute de standardele Convenției SOLAS. Documentul confirmă că nava a fost evaluată din punct de vedere tehnic și că poate menține stabilitatea în condiții de avarie, inclusiv în cazul acumulării apei pe punțile ro-ro. Certificatul demonstrează că nava respectă parametrii de siguranță stabiliți în raport cu condițiile reale de exploatare, precum înălțimea valurilor și zona maritimă de navigare. De asemenea, acesta confirmă că navei este permis să navighe în condiții de siguranță. Certificatul este emis de autoritatea competentă sau de organizația recunoscută de Guvern cu drept de inspecție și certificare, care este nerezidentă, și reprezintă o condiție obligatorie pentru navigarea navelor de pasageri ro-ro În ceea ce privește excepțiile exprese din Legea nr. 160/2011, evocăm art. 4 alin. (6) din aceeași lege, care prevede explicit că nu sunt acte permissive și nu necesită includere în Nomenclator documentele care „nu întrunesc criteriile definitorii stabilite de prezenta lege.” Certificatul de conformitate a stabilității se încadrează cu precizie în această excepție, întrucât natura sa este de act administrativ tehnic de constatare a conformității construcției navale în caz de avarie, emis în exercitarea competenței statului-pavilion, și nu un instrument de reglementare a accesului pe piață sau a exercitării unei activități comerciale. Scopul său primar este asigurarea siguranței pasagerilor, stabilității navei în cazul avariei, a navigației și protecția mediului, obiective care depășesc prin natura lor sfera reglementării activității de întreprinzător. Certificatul prevăzut la pct. 20 din Regulament nu constituie un act permisiv în sensul Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Potrivit art. 2 și art. 4 din legea menționată, actele permissive sunt documente prin care autoritatea emitentă constată întrunirea condițiilor stabilite de lege și atestă investirea solicitantului cu drepturi și obligații pentru inițierea sau desfășurarea activității de întreprinzător. În cazul certificatului de conformitate cu cerințele de stabilitate, acesta nu conferă dreptul de a desfășura activități de transport naval și nu autorizează prestarea serviciilor de transport de pasageri. Certificatul are exclusiv rolul de a confirma conformitatea tehnică a navei cu cerințele de stabilitate specifice stabilite de legislația în domeniul siguranței maritime.
--	--	--

			Totodată, certificatul este emis în raport cu caracteristicile tehnice ale navei, și nu în raport cu activitatea economică a operatorului sau companiei de navigație. Prin urmare, obiectul certificării îl constituie nava, în calitate de mijloc tehnic de transport, iar nu activitatea de întreprinzător desfășurată de operatorul economic. Un element esențial care confirmă că certificatul în cauză nu poate fi calificat drept act permisiv îl constituie faptul că acesta nu este emis exclusiv de autoritățile statului. Certificatul poate fi emis atât de Agenția Navală a Republicii Moldova, cât și de organizațiile recunoscute de Guvern. Aceste organizații recunoscute sunt entități tehnice specializate (societăți de clasificare) care sunt entități private și care nu sunt neapărat rezidente ale Republicii Moldova. Recunoașterea acestora se realizează în conformitate cu cadrul juridic național și european, fiind eligibile doar organizațiile recunoscute la nivelul Uniunii Europene, în prezent un număr limitat de entități specializate în certificarea tehnică a navelor. În aceste condiții, certificatul nu reprezintă un instrument de reglementare administrativă a activității de întreprinzător exercitat exclusiv de autoritățile statului, ci face parte din sistemul internațional de certificare tehnică a siguranței navelor, aplicat de administrațiile statelor de pavilion prin intermediul organizațiilor recunoscute. De asemenea, trebuie avut în vedere faptul că proprietarii navelor pot fi atât persoane fizice, cât și persoane juridice, iar potrivit cadrului juridic în domeniul navigației maritime, proprietarii navelor înscrise în Registrul de Stat al navelor pot fi atât rezidenți, cât și nerezidenți ai Republicii Moldova. În consecință, aplicarea mecanismelor prevăzute de Legea nr. 160/2011, care reglementează proceduri de autorizare a activității de întreprinzător desfășurate pe teritoriul Republicii Moldova, nu este compatibilă cu regimul juridic al certificării tehnice a navelor. În același timp, domeniul siguranței navigației și al certificării navelor este reglementat prin acte normative speciale, inclusiv Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern și Codul comercial maritim al Republicii Moldova aprobat prin Legea nr. 599/1999, care stabilesc competențele autorităților în domeniul siguranței navigației și al controlului tehnic al navelor. Certificarea tehnică a navelor reprezintă un mecanism specific regimului juridic al siguranței maritime și nu un instrument de autorizare a activității economice.
--	--	--	--

		În acest context, se constată că legiuitorul nu a prevăzut includerea certificatului de stabilitate în Nomenclatorul actelor permissive din Legea nr. 160/2011 și nici nu a instituit obligația modificării cadrului legislativ special în domeniul transportului naval, respectiv Legea nr. 176/2013 și Codul comercial maritim aprobat prin Legea nr. 599/1999, pentru a integra un asemenea certificat în regimul juridic al actelor permissive. În practica internațională a transportului naval există o separare clară între certificarea tehnică a navei și activitatea economică de exploatare a acesteia. Certificatul tehnic al navei rămâne atașat construcției navale și își păstrează valabilitatea indiferent de persoana care o exploatează comercial, inclusiv în situațiile în care nava este transmisă spre exploatare în baza unor contracte comerciale, precum bareboat charter. În asemenea cazuri, operatorul care desfășoară efectiv activitatea de transport nu solicită și nu obține un nou certificat, deoarece dreptul său economic nu derivă din certificatul tehnic al navei, ci din raporturile contractuale și din capacitatea juridică generală de a desfășura activități economice. Această practică confirmă că certificatul reprezintă un instrument de confirmare a conformității tehnice a navei și nu un act de autorizare a activității economice. Prin urmare, certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro reprezintă un document tehnic de certificare a siguranței navei, emis în cadrul sistemului de control al statului de pavilion și al siguranței maritime, care nu produce efecte juridice asupra dreptului operatorilor economici de a desfășura activități economice.
	La pct. 21.- potrivit normei expuse se stabilește că „CertIFICATELE menționate în pct. 20 pot fi combinate cu alte certificate conexe”. Astfel, în vederea evitării instituirii unui nou act permisiv se recomandă de a combina în mod direct certificatul dat cu certificatul de navigabilitate sau cu certificatul de siguranță pentru navele de pasageri.	Nu se acceptă: Propunerea nu poate fi acceptată în forma sugerată, deoarece certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate reprezintă un document tehnic distinct prevăzut de cadrul juridic european și internațional în domeniul siguranței maritime, privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro. Acesta confirmă respectarea unor cerințe tehnice specifice privind stabilitatea navei în caz de avarie și operarea acesteia în raport cu anumite condiții de exploatare, inclusiv înălțimea semnificativă a valurilor. În practica administrațiilor maritime, combinarea acestui certificat nu se realizează

		prin absorbția sau substituirea lui în alte certificate de siguranță, ci prin atașarea acestuia ca anexă la certificatul de siguranță pentru navele de pasageri, respectiv <i>Passenger Ship Safety Certificate</i>, emis în conformitate cu Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS). Prin urmare, certificatul de stabilitate își păstrează caracterul de document tehnic distinct, fiind anexat certificatului principal al navei atunci când acest lucru este aplicabil. Totodată, proiectul regulamentului prevede deja posibilitatea ca certificatele menționate să fie combinate cu alte certificate conexe, în măsura în care acest lucru este posibil din punct de vedere tehnic și administrativ, fără a afecta conținutul și structura certificatelor prevăzute de reglementările internaționale. Prin urmare, impunerea unei combinări directe cu alte certificate nu este oportună, întrucât practica internațională prevede menținerea certificatului de stabilitate ca document tehnic distinct, care poate fi atașat ca anexă la Passenger Ship Safety Certificate, fără a modifica structura sistemului de certificare prevăzut de standardele maritime internaționale și europene. Totodată, propunerea de combinare a certificatului de conformitate cu cerințele de stabilitate cu certificatul de navigabilitate nu poate fi acceptată, având în vedere natura juridică și funcția distinctă a certificatului de navigabilitate. Certificatul de navigabilitate (naționalitate) reprezintă documentul oficial care atestă înregistrarea navei în Registrul de Stat al Navelor și dreptul acesteia de a arbora pavilionul Republicii Moldova. Acesta conține datele de identificare ale navei și parametrii tehnici generali ai construcției navale, precum tonajul brut, tonajul net, lungimea, lățimea, pescajul, anul construcției și șantierul naval unde a fost construită nava, precum și informații privind motoarele și puterea acestora. Totodată, certificatul include numărul IMO al navei, înregistrat în bazele de date internaționale, precum și informații privind drepturile reale asupra navei, cu indicarea titularilor acestora, persoane fizice sau juridice. Prin urmare, certificatul de navigabilitate are rolul de document juridic de identificare și înregistrare a navei în registrul național, fiind asociat regimului juridic al navei ca bun mobil supus înregistrării. În schimb, certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate confirmă respectarea unor cerințe tehnice specifice privind siguranța navei în exploatare.
--	--	---

		Având în vedere obiectul diferit de reglementare al acestor documente, combinarea lor într-un singur certificat nu este justificată nici din punct de vedere juridic, nici din punct de vedere tehnic, întrucât fiecare dintre acestea îndeplinește o funcție distinctă în cadrul regimului juridic al navei și al sistemului de siguranță a navigației. Propunerea cu privire la combinare nu poate fi acceptată în forma sugerată, deoarece certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate reprezintă un document tehnic distinct prevăzut de cadrul juridic european și internațional în domeniul siguranței maritime, privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro. Acesta confirmă respectarea unor cerințe tehnice specifice privind stabilitatea navei în caz de avarie și operarea acesteia în raport cu anumite condiții de exploatare, inclusiv înălțimea semnificativă a valurilor.
	La pct.22. - norma expusă prevede că „ANRM aprobă modelul și regulile de eliberare a certificatului de conformitate cu cerințele de stabilitate a navei de pasageri ro-ro”. De menționat că, în conformitate cu normele stabilite la art. 4 alin. (4) din Legea nr.160/2011, condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea și retragerea certificatului este necesar să se conțină preponderant în Legea nr.136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, iar în Hotărâre de Guvern se include procedura amănunțită de eliberare a acestuia.	Nu se acceptă. Observația nu poate fi acceptată, întrucât certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro nu reprezintă un certificat emis în cadrul reglementării activității de întreprinzător, ci un document tehnic de siguranță al navei, instituit în scopul aplicării standardelor internaționale și europene în domeniul siguranței maritime. În consecință, prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nu sunt aplicabile în cazul acestui certificat. Certificatul în cauză este prevăzut în contextul transpunerii Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro. Directiva menționată stabilește obligatia existenței certificatului care confirmă conformitatea navei cu cerințele de stabilitate, însă nu impune statelor stabilirea prin lege sau prin acte normative a procedurii detaliate de emitere a acestuia, lăsând aceste aspecte în competența administrației maritime a statului de pavilion. Totodată, certificatul face parte din sistemul de certificare a siguranței navelor instituit prin instrumentele juridice maritime internaționale, inclusiv Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS). În practica

			administrațiilor maritime, modelul certificatelor tehnice ale navelor, precum și regulile administrative privind eliberarea acestora, sunt stabilite la nivelul autorităților maritime competente sau al organizațiilor recunoscute, și nu prin acte normative cu caracter general. Aceasta se încadrează în prevederile alin.(3) art. 6¹ al legii 599/1999 pentru aprobarea Codului Comercial Maritim, conform căror Agenția Navală implementează politicile de stat în domeniul transportului naval și aprobă, în limitele competențelor, a cerințelor tehnice și standardelor de certificare, a altor acte normative departamentale cu caracter tehnic conforme cu reglementările, standardele, practicile recomandate și procedurile elaborate de Organizația Internațională Maritimă și de alte organisme internaționale din domeniul transportului naval la care Republica Moldova este parte. Stabilirea modelului certificatului și a regulilor administrative de eliberare de către Agenția Navală a Republicii Moldova este justificată și din perspectiva necesității asigurării standardizării documentului, a elementelor de securizare și a prevenirii falsificării acestuia, precum și a adaptării rapide la eventualele modificări ale standardelor tehnice internaționale sau ale practicilor administrațiilor maritime. În același timp, procedurile tehnice de verificare a conformității navei, inclusiv inspecțiile și evaluările tehnice necesare pentru emiterea certificatelor, sunt deja reglementate prin cadrul normativ existent în domeniul siguranței navigației și prin regulile aplicabile organizațiilor recunoscute, astfel încât instituirea unor proceduri suplimentare detaliate în prezenta hotărâre de Guvern nu este necesară. Prin urmare, prevederea conform căreia Agenția Navală aprobă modelul și regulile de eliberare a certificatului reprezintă o soluție normativă adecvată și conformă practicii administrațiilor maritime, asigurând flexibilitatea administrativă necesară aplicării standardelor tehnice maritime și implementării corespunzătoare a legislației europene în domeniul siguranței navigației.
Ministerul Finanțelor, scr. Nr. 09/2-03/83/165 din 03.02.2026	2.	În limita domeniilor de competență, validează proiectul cu condiția că, realizarea prevederilor prezentei hotărâri se va efectua din contul și în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală și din alte	Se ia act.

		surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare	
Ministerul Mediului, scr. Nr. 13-05/450 din 17.02.2006	3.	Susținerea acestuia fără obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Muncii și Protecției Sociale, scr. Nr. 07/610 din 09.02.2026	4.	Susținerea acestuia fără obiecții și propuneri.	Se ia act.
Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi Nr. 12 din 06.02.2026	5.	Lipsa de obiecții și propuneri asupra proiectului menționat.	Se ia act.
Agenția Navală, scr. Nr. 03-51 din 09.02.2026	6.	În scopul asigurării controlului statului portului (PSC) și al statului de pavilion (FSC), propunem completarea proiectului cu un capitol distinct, după cum urmează: „Capitolul VII. Controlul și măsuri administrative. 32. Constatarea nerespectării cerințelor prezentului Regulament de către navele de pasageri ro-ro sub pavilion străin se supune controlului statului portului, exercitat de Agenția Navală în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 privind aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port. 33. În cazul constatării unor deficiențe care afectează siguranța navigației sau exploatarea navei în condiții de siguranță, Agenția Navală aplică măsurile prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, inclusiv: a) reținerea navei până la remedierea deficiențelor; b)	Se acceptă. A fost introdus un capitol distinct conform propunerii, incluzând tezele propuse pentru acest nou capitol în scopul asigurării prevederilor corelate cu controlul și aplicarea sancțiunilor, dar și a măsurilor de prevenire a încălcării prevederilor regulamentului. „Capitolul VII. Controlul și măsuri administrative. 32. Constatarea nerespectării cerințelor prezentului Regulament de către navele de pasageri ro-ro sub pavilion străin se supune controlului statului portului, exercitat de Agenția Navală în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 privind aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port. 33. În cazul constatării unor deficiențe care afectează siguranța navigației sau exploatarea navei în condiții de siguranță, Agenția Navală aplică măsurile prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, inclusiv: a) reținerea navei până la remedierea deficiențelor; b) interzicerea plecării navei din port sau suspendarea exploatării acesteia în cadrul serviciului regulat;

	interzicerea plecării navei din port sau suspendarea exploatării acesteia în cadrul serviciului regulat; c) impunerea unor condiții sau limitări de exploatare, inclusiv restricții privind zona maritimă, perioada de operare sau valoarea maximă admisă a înălțimii semnificative a valurilor. 34. Pentru navele de pasageri ro-ro care arborează pavilionul Republicii Moldova, respectarea cerințelor prezentului Regulament face obiectul controlului statului de pavilion, exercitat de Agenția Navală, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 414/2020 pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion. 35. În cazul constatării unor neconformități în cadrul controlului statului de pavilion, Agenția Navală poate aplica măsurile prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 414/2020, inclusiv: a) suspendarea sau retragerea certificatelor statutare și a certificatelor de conformitate prevăzute în prezentul Regulament; b) impunerea de măsuri tehnice, constructive sau operaționale necesare pentru restabilirea conformității navei; c) suspendarea dreptului navei de a efectua servicii regulate până la remedierea integrală a deficiențelor constatate. 36. Aplicarea măsurilor prevăzute la pct. 32-35 nu exclude aplicarea sancțiunilor contravenționale prevăzute de legislația în vigoare și nu aduce atingere răspunderii civile sau penale, după caz.”	c) impunerea unor condiții sau limitări de exploatare, inclusiv restricții privind zona maritimă, perioada de operare sau valoarea maximă admisă a înălțimii semnificative a valurilor. 34. Pentru navele de pasageri ro-ro care arborează pavilionul Republicii Moldova, respectarea cerințelor prezentului Regulament face obiectul controlului statului de pavilion, exercitat de Agenția Navală, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 414/2020 pentru aprobarea Regulamentului-cadru privind respectarea obligațiilor statului de pavilion. 35. În cazul constatării unor neconformități în cadrul controlului statului de pavilion, Agenția Navală poate aplica măsurile prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 414/2020, inclusiv: a) suspendarea sau retragerea certificatelor statutare și a certificatelor de conformitate prevăzute în Regulament; b) impunerea de măsuri tehnice, constructive sau operaționale necesare pentru restabilirea conformității navei; c) suspendarea dreptului navei de a efectua servicii regulate până la remedierea integrală a deficiențelor constatate. 36. Pentru încălcarea dispozițiilor prezentului Regulament, ANRM aplică sancțiuni, prevăzute de Codul contravențional.
--	---	--

			37. Aplicarea măsurilor prevăzute la pct. 32-35 nu exclude aplicarea sancțiunilor contravenționale prevăzute de legislația în vigoare și nu aduce atingere răspunderii civile sau penale, după caz.”
Î.S. Portul Fluvial Ungheni, scr. Nr. 42 din 18.02.2026	38.	Lipsa de obiecții sau propuneri la proiectul în cauză	Se ia act.
Expertizare			
Grupul de lucru al Comisiei de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, scr. Nr.38-78-1556 din 12.02.2026	39.	Decizia Grupului de lucru în privința proiectului de act normativ și notei de fundamentare: Se susține proiectul de act normativ și nota de fundamentare cu obiecții și recomandări. Concluzia: Proiectul conține prevederi contradictorii cu principiile de reglementare a activității de întreprinzător.	Se ia act.
		<i>Comentarii, recomandări:</i> La pct.20 din Regulament se instituie un act permisiv – certificat care atestă conformitatea cu cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri (ro-ro) - care nu este prevăzut de Nomenclatorul actelor permissive (Legea nr.160/2011), astfel obligativitatea actului în cauză poate fi contestată. Nici în legile de specialitate din domeniul naval nu este clar prevăzut acest act, cu toate că Legea nr.136/2025 prevede obligativitatea respectării cerințelor de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro, totuși nu stabilește că respectarea acestor cerințe se atestă în temeiul „certificatului de siguranță pentru navele de pasageri”, care este reglementat de legea în cauză. Din altă perspectivă, la pct.21 din Regulament se indică că acest certificat „poate	Nu se acceptă: Considerăm că această obiecție pornește de la o premisă de calificare juridică ce necesită o analiză mai aprofundată, și anume de la asimilarea certificatului care atestă conformitatea cu cerințele de stabilitate, categoriei „certificatelor - acte permissive” exclusiv în baza denumirii sale formale, fără a verifica, în prealabil, dacă documentul în cauză întrunește criteriile substanțiale instituite de lege pentru această calificare. În ceea ce privește testul legal de calificare, subliniem că potrivit art. 4 alin. (1) din Legea nr. 160/2011, un document constituie act permisiv doar dacă îndeplinește cel puțin una dintre condițiile definitorii, în special dacă „constituie o condiție și/sau o cerință pentru inițierea, desfășurarea sau încetarea activității de întreprinzător” ori dacă „se referă la bunurile mobile și/sau imobile și la serviciile utilizate, fabricate sau comercializate în activitatea de întreprinzător.” Or, certificatul care atestă conformitatea cu cerințele de stabilitate nu conferă și nu poate conferi titularului dreptul de a presta servicii de transport naval. Dreptul de a desfășura activitate de întreprinzător în domeniul transportului naval

		fi combinat cu alte certificate conexe”. Deci nu este clar din ce cauză autorii nu ar combina în mod direct certificatul dat cu certificatul de navigabilitate (în unele state certificatul în cauză este anexă la certificatul de navigabilitate) sau cu certificatul de siguranță pentru navele de pasageri. În acest mod ar putea fi evitată instituirea unui nou act permisiv distinct	derivă din capacitatea juridică a persoanei și din cadrul legal general aplicabil activității respective, nu din emiterea certificatului. Precizăm, totodată, că art. 4¹ alin. (1) lit. c) din aceeași lege definește „<i>certificatul</i>” ca act permisiv doar „<i>în limita criteriilor stabilite la art. 4</i>”, ori, tocmai aceste criterii nu sunt îndeplinite în cazul de față, ceea ce face ca trimiterea formală la categoria „certificatelor” din Nomenclator să nu producă efecte juridice. În ceea ce privește natura juridică și tehnico-navală a documentului în discuție, precizăm Certificatul de conformitate a stabilității atestă faptul că o navă de pasageri de tip ro-ro îndeplinește cerințele specifice de stabilitate prevăzute de standardele Convenției SOLAS. Documentul confirmă că nava a fost evaluată din punct de vedere tehnic și că poate menține stabilitatea în condiții de avarie, inclusiv în cazul acumulării apei pe punțile ro-ro. Certificatul demonstrează că nava respectă parametrii de siguranță stabiliți în raport cu condițiile reale de exploatare, precum înălțimea valurilor și zona maritimă de navigare. De asemenea, acesta confirmă că nava este permisă să navighe în condiții de siguranță. Certificatul este emis de autoritatea competentă sau organizația recunoscută de Guvern de peste hotare cu drept de inspecție și certificare, și reprezintă o condiție obligatorie pentru navigarea navelor de pasageri ro-ro. În ceea ce privește excepțiile exprese din Legea nr. 160/2011, evocăm art. 4 alin. (6) din aceeași lege, care prevede explicit că nu sunt acte permissive și nu necesită includere în Nomenclator documentele care „nu întrunesc criteriile definitorii stabilite de prezenta lege.” Certificatul de conformitate a stabilității se încadrează cu precizie în această excepție, întrucât natura sa este de act administrativ tehnic de constatare a conformității construcției navale în caz de avarie, emis în exercitarea competenței statului-pavilion, și nu un instrument de reglementare a accesului pe piață sau a exercitării unei activități comerciale. Scopul său primar este asigurarea siguranței pasagerilor, stabilității navei în cazul avariei, a navigației și protecția mediului, obiective care depășesc prin natura lor sfera reglementării activității de întreprinzător. Certificatul prevăzut la pct. 20 din Regulament nu constituie un act permisiv în sensul Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Potrivit art. 2 și art. 4 din legea menționată, actele permissive sunt documente prin care autoritatea emitentă constată întrunirea condițiilor stabilite de
--	--	---	---

			lege și atestă învestirea solicitantului cu drepturi și obligații pentru inițierea sau desfășurarea activității de întreprinzător. În cazul certificatului de conformitate cu cerințele de stabilitate, acesta nu conferă dreptul de a desfășura activități de transport naval și nu autorizează prestarea serviciilor de transport de pasageri. Certificatul are exclusiv rolul de a confirma conformitatea tehnică a navei cu cerințele de stabilitate specifice stabilite de legislația în domeniul siguranței maritime. Totodată, certificatul este emis în raport cu caracteristicile tehnice ale navei, și nu în raport cu activitatea economică a operatorului sau companiei de navigație. Prin urmare, obiectul certificării îl constituie nava, în calitate de mijloc tehnic de transport, iar nu activitatea de întreprinzător desfășurată de operatorul economic. Un element esențial care confirmă că certificatul în cauză nu poate fi calificat drept act permisiv îl constituie faptul că acesta nu este emis exclusiv de autoritățile statului. Certificatul poate fi emis atât de Agenția Navală a Republicii Moldova, cât și de organizațiile recunoscute de Guvern. Aceste organizații recunoscute sunt entități tehnice specializate (societăți de clasificare) care sunt entități private și care nu sunt neapărat rezidente ale Republicii Moldova. Recunoașterea acestora se realizează în conformitate cu cadrul juridic național și european, fiind eligibile doar organizațiile recunoscute la nivelul Uniunii Europene, în prezent un număr limitat de entități specializate în certificarea tehnică a navelor. În aceste condiții, certificatul nu reprezintă un instrument de reglementare administrativă a activității de întreprinzător exercitat exclusiv de autoritățile statului, ci face parte din sistemul internațional de certificare tehnică a siguranței navelor, aplicat de administrațiile statelor de pavilion prin intermediul organizațiilor recunoscute. De asemenea, trebuie avut în vedere faptul că proprietarii navelor pot fi atât persoane fizice, cât și persoane juridice, iar potrivit cadrului juridic în domeniul navigației maritime, proprietarii navelor înscrise în Registrul de Stat al navelor pot fi atât rezidenți, cât și nerezidenți ai Republicii Moldova. În consecință, aplicarea mecanismelor prevăzute de Legea nr. 160/2011, care reglementează proceduri de autorizare a activității de întreprinzător desfășurate pe teritoriul Republicii Moldova, nu este compatibilă cu regimul juridic al certificării tehnice a navelor.
--	--	--	---

		În același timp, domeniul siguranței navigației și al certificării navelor este reglementat prin acte normative speciale, inclusiv Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern și Codul comercial maritim al Republicii Moldova aprobat prin Legea nr. 599/1999, care stabilesc competențele autorităților în domeniul siguranței navigației și al controlului tehnic al navelor. Certificarea tehnică a navelor reprezintă un mecanism specific regimului juridic al siguranței maritime și nu un instrument de autorizare a activității economice. În acest context, se constată că legiuitorul nu a prevăzut includerea certificatului de stabilitate în Nomenclatorul actelor permissive din Legea nr. 160/2011 și nici nu a instituit obligația modificării cadrului legislativ special în domeniul transportului naval, respectiv Legea nr. 176/2013 și Codul comercial maritim aprobat prin Legea nr. 599/1999, pentru a integra un asemenea certificat în regimul juridic al actelor permissive. În practica internațională a transportului naval există o separare clară între certificarea tehnică a navei și activitatea economică de exploatare a acesteia. Certificatul tehnic al navei rămâne atașat construcției navale și își păstrează valabilitatea indiferent de persoana care o exploatează comercial, inclusiv în situațiile în care nava este transmisă spre exploatare în baza unor contracte comerciale, precum bareboat charter. În asemenea cazuri, operatorul care desfășoară efectiv activitatea de transport nu solicită și nu obține un nou certificat, deoarece dreptul său economic nu derivă din certificatul tehnic al navei, ci din raporturile contractuale și din capacitatea juridică generală de a desfășura activități economice. Această practică confirmă că certificatul reprezintă un instrument de confirmare a conformității tehnice a navei și nu un act de autorizare a activității economice. Prin urmare, certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro reprezintă un document tehnic de certificare a siguranței navei, emis în cadrul sistemului de control al statului de pavilion și al siguranței maritime, care nu produce efecte juridice asupra dreptului operatorilor economici de a desfășura activități economice.	
		La pct.22 se prevede că ANRM aprobă modelul și regulile de eliberare a certificatului	Nu se acceptă.

		de conformitate. Atenționăm că ANRM nu are funcții de reglementare, dar și dacă se intenționează să-i fie acordate astfel de funcții, aceasta poate fi realizat doar prin norma legii. Ori actul normativ care urmează să fie aprobat de ANRM poate avea temeiul doar în baza unei norme din lege și emis strict în limitele stabilite de lege. Însă, odată ce certificatul în cauză este un act permisiv, în conformitate cu rigorile din Legea nr.160/2011, regulile de eliberare, procedura, taxa și alte aspecte trebuie prevăzute în lege sau cel puțin în Hotărâre de Guvern, corespunzător ar trebui să se regăsească în acest proiect. În același timp, norma de la pct.22 nu se regăsește în Directiva care se transpune, este o normă propusă de autori (adică nu există o normă în Directivă care ar împuternici autoritatea națională să aprobe regulile și procedura de solicitare și emitere a certificatului).	Observația nu poate fi acceptată, întrucât certificatul de conformitate cu cerințele de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro nu reprezintă un certificat emis în cadrul reglementării activității de întreprinzător, ci un document tehnic de siguranță al navei, instituit în scopul aplicării standardelor internaționale și europene în domeniul siguranței maritime. În consecință, prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nu sunt aplicabile în cazul acestui certificat. Certificatul în cauză este prevăzut în contextul transpunerii Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro. Directiva menționată stabilește obligatia existenței certificatului care confirmă conformitatea navei cu cerințele de stabilitate, însă nu impune statelor stabilirea prin lege sau prin acte normative a procedurii detaliate de emitere a acestuia, lăsând aceste aspecte în competența administrației maritime a statului de pavilion. Totodată, certificatul face parte din sistemul de certificare a siguranței navelor instituit prin instrumentele juridice maritime internaționale, inclusiv Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS). În practica administrațiilor maritime, modelul certificatelor tehnice ale navelor, precum și regulile administrative privind eliberarea acestora, sunt stabilite la nivelul autorităților maritime competente sau al organizațiilor recunoscute, și nu prin acte normative cu caracter general. Aceasta se încadrează în prevederile alin.(3) art. 6¹ al Legii 599/1999 pentru aprobarea Codului Comercial Maritim, conform căror Agenția Navală implementează politicile de stat în domeniul transportului naval și aprobă, în limitele competențelor, a cerințelor tehnice și standardelor de certificare, a altor acte normative departamentale cu caracter tehnic conforme cu reglementările, standardele, practicile recomandate și procedurile elaborate de Organizația Internațională Maritimă și de alte organisme internaționale din domeniul transportului naval la care Republica Moldova este parte. Stabilirea modelului certificatului și a regulilor administrative de eliberare de către Agenția Navală a Republicii Moldova este justificată și din perspectiva necesității asigurării standardizării documentului, a elementelor de securizare și a prevenirii falsificării acestuia, precum și a adaptării rapide la eventualele modificări ale standardelor tehnice internaționale sau ale practicilor administrațiilor maritime.
--	--	--	---

			În același timp, procedurile tehnice de verificare a conformității navei, inclusiv inspecțiile și evaluările tehnice necesare pentru emiterea certificatelor, sunt deja reglementate prin cadrul normativ existent în domeniul siguranței navigației și prin regulile aplicabile organizațiilor recunoscute, astfel încât instituirea unor proceduri suplimentare detaliate în prezenta hotărâre de Guvern nu este necesară. Prin urmare, prevederea conform căreia Agenția Navală aprobă modelul și regulile de eliberare a certificatului reprezintă o soluție normativă adecvată și conformă practicii administrațiilor maritime, asigurând flexibilitatea administrativă necesară aplicării standardelor tehnice maritime și implementării corespunzătoare a legislației europene în domeniul siguranței navigației.
		La pct.27 se prevede excepția de la regula evaluării și certificării, pentru situațiile în care, ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute, trebuie introdusă rapid o navă de pasageri ro-ro, fiind stabilit dreptul ANRM de a permite operarea unei nave ro-ro fără procedura de certificare. În Directiva care se transpune, acest drept este condiționat de respectarea cerințelor prevăzute în Directiva 1999/35/CE privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri, fiind inclusă trimitere expresă la Directiva în cauză. În proiectul propus, la pct.27 se face trimitere la alin. (2) din pct.1 din anexa nr.14 din Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, care nu conține cerințe sau obligații în privința exploatării unei nave sau unei ambarcațiuni, însă doar prevede în linii generale necesitatea efectuării unei inspecții din partea ANRM. Cu alte cuvinte, pct.27 prevede că o navă ro-ro, în unele circumstanțe, poate fi introdusă cu	Nu se acceptă: Observația nu poate fi acceptată, întrucât argumentarea invocă aplicarea Directivei 1999/35/CE privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri. Menționăm însă că această directivă a fost abrogată prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate. Textul actualizat al cadrului juridic european nu mai face trimitere la Directiva 1999/35/CE, ci la articolul 4 alineatul (4) din Directiva (UE) 2017/2110 și la punctul 1.3 din anexa XVII la Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul statului portului. Aceste prevederi reglementează situațiile excepționale în care, din cauza unor circumstanțe neprevăzute, apare necesitatea introducerii rapide a unei nave de pasageri ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză pentru a asigura continuitatea serviciului. Conform articolului 4 alineatul (4) din Directiva (UE) 2017/2110, statul membru poate permite navei respective să înceapă operarea, cu condiția ca, în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, să nu existe suspiciuni că nava nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță, iar inspecția preliminară completă să fie finalizată ulterior într-un termen stabilit.

		condiția inspectării prealabile, dar fără a clarifica ce condiții trebuie să le îndeplinească acea navă. Astfel se lasă la discreția totală a Agenției, să decidă dacă se admite sau nu o navă și care sunt criteriile și cerințele aplicabile în cadrul inspecției. Fiind astfel încălcat principiul previzibilității aplicării normei juridice	Prevederi identice sunt stabilite și la punctul 1.3 din anexa XVII la Directiva 2009/16/CE, care reglementează mecanismul aplicabil în cadrul controlului statului portului pentru introducerea temporară a unei nave în serviciu în circumstanțe neprevăzute. Aceste reglementări sunt deja transpuse în legislația națională prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului portului, care transpune Directiva 2009/16/CE. În mod specific, prevederile corespunzătoare sunt reflectate la pct. 1 alin. (2) din anexa nr. 14 la hotărârea menționată, care stabilește condițiile în care autoritatea competentă poate permite introducerea temporară în serviciu a unei nave de pasageri ro-ro sau a unei ambarcațiuni de mare viteză în situații neprevăzute. Prin urmare, trimiterea realizată în proiectul de regulament la prevederile Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 este corectă și asigură aplicarea directă a cadrului juridic național care transpune integral cerințele relevante ale legislației Uniunii Europene. În aceste condiții, nu se poate reține că norma lasă la discreția autorității competente stabilirea condițiilor de operare a navei, întrucât criteriile și condițiile aplicabile sunt deja stabilite în mod expres în legislația națională care transpune actele Uniunii Europene în domeniul inspecțiilor și al controlului statului portului. Prin urmare, prevederea propusă la pct. 27 respectă integral cerințele acquis-ului Uniunii Europene și principiul previzibilității normei juridice, fiind justificată menținerea formulării propuse.
Centrul de Armonizare a Legislației, scr. Nr. 31/02-126-1576 din 10.02.2026	40.	II. Evaluarea din perspectiva compatibilității cu Dreptul UE <i>b) Observații de compatibilitate cu Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003</i> Cu referire la pct. 10 și 13 din proiectul Regulamentului, care stabilește obligații de raportare în adresa Comisiei Europene, aplicabile statelor membre UE, se va stabili în proiectul HG intrarea în vigoare a acestora din data aderării RM la UE; La pct. 15, 17 și 10 din proiectul	Se acceptă. Se introduce o prevedere în dispozitivul hotărârii de Guvern. Se acceptă

		Regulamentului se va reexamina data de referință stabilită pentru navele aflate în exploatare – 5 decembrie 2024, prin stabilirea unui termen posterior, cel puțin similar cu cel al intrării în vigoare a actului normativ național. Termenul fixat de actul UE și preluat de proiect este unul depășit și a fost valabil pentru statele membre de la momentul intrării în vigoare a Directivei UE și care au avut obligația de a o transpune în legislația națională; Pct. 32 din proiectul Regulamentului nu asigură transpunerea corespunzătoare și completă a art. 12 din Directiva UE, care stabilește obligația statelor de a impune în legislația lor națională sancțiuni „eficiente, proporționale și să aibă un caracter descurajator”. Astfel, pentru a asigura transpunerea integrală a Directivei UE, se impune completarea Codului Contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 cu prevederi de sancționare pentru încălcarea cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro și promovarea acestui proiect la pachet cu prezenta HG. Totodată, în cazul în care aceste sancțiuni sunt prevăzute deja de art. 199 – 19913 din Codul Contravențional, Tabelul de concordanță va indica expres articolul din Cod care reflectă sancțiunile naționale în acest sens. <i>c) Prevederi neaplicabile ale Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003</i> Art. 7 și art. 10–15 din actul UE nu constituie obiect al transunerii, întrucât cuprind	Modificări introduse - 01 ianuarie 2027 Se acceptă parțial Ministerul Justiției este responsabil de inițierile și cumularea propunerilor de modificare a Codului Contravențional și Codului Penal, astfel se introduce o prevedere în dispozitivul hotărârii de Guvern cu privire la responsabilitatea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale pentru elaborarea amendamentelor în termen până la intrarea în vigoare a prezentului proiect și înaintarea acestuia Guvernului. Se acceptă parțial Deși Directiva 2003/25/CE prevede actualizarea anexelor prin delegarea competenței către Comisia Europeană, acest mecanism instituțional este specific sistemului juridic al Uniunii Europene și nu poate fi reprodus identic în ordinea juridică națională. În același timp, Republica Moldova este parte la convențiile Organizației
--	--	---	---

		dispoziții privind abrogări, adoptarea de acte delegate, precum și dispoziții finale și tranzitorii, care nu sunt supuse transpunerii.	Maritime Internaționale (OMI), ale căror standarde și amendamente constituie cadrul tehnic fundamental în domeniul siguranței maritime și sunt aplicate în mod dinamic de către administrațiile maritime. În acest context, prevederea propusă are scopul de a institui un mecanism administrativ prin care Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale monitorizează evoluțiile și amendamentele adoptate la nivelul OMI și, atunci când este necesar, înaintează Guvernului propuneri de actualizare a anexelor regulamentului. Această soluție permite evitarea apariției unui vid normativ în situațiile în care standardele tehnice internaționale sunt actualizate înainte de modificarea corespunzătoare a legislației Uniunii Europene. Totodată, prevederea nu conferă ministerului competența de a modifica în mod direct cadrul normativ, întrucât decizia finală privind modificarea anexelor aparține Guvernului. Prin urmare, mecanismul propus asigură alinierea dinamică a cadrului normativ național la evoluțiile standardelor internaționale în domeniul siguranței maritime, menținând în același timp conformitatea cu procesul de armonizare cu legislația Uniunii Europene. MIDR va monitoriza în permanență și modifica anexele în scopul asigurării prevederilor cu cele aprobate de OMI, în special pînă la aderare la UE. Se ia act.
Centrul Național Anticorupție, scr. Nr. 06/2/5396 din 25.03.2026 RE nr. EHG26/11283 din 25.03.2026	41.	III. Respectarea mecanismului de armonizare b) Obiecții privind Tabelul de concordanță Art. 3 (3) din Directiva UE va fi calificat de Tabelul de concordanță ca „Prevedere UE opțională” nu neaplicabilă, opțiune care nu a fost preluată de proiect. Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în scopul asigurării unui nivel uniform și ridicat de siguranță pentru navele de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate dinspre sau înspre porturile Republicii Moldova, precum și al creării	Se ia act.

		cadrului juridic necesar aplicării eficiente a cerințelor de stabilitate prevăzute de legislația Uniunii Europene. Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitiv al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.36 al Legii nr.100/2017, coroborat cu art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.b) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional. Nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu respectarea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017. Implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este în detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut în Legea integrității nr. 82 din 25 mai 2017).	
Ministerul Justiției, scr. Nr. 04/2-3255 din 24.03.2026	42.	Potrivit notei de fundamentare, proiectul are ca scop instituirea cadrului normativ național privind cerințele de stabilitate specifice aplicabile navelor de pasageri de tip ro-ro, prin stabilirea condițiilor tehnice de stabilitate, a domeniului de aplicare, a mecanismelor de certificare a conformității, precum și a atribuțiilor autorității competente, în vederea sporirii siguranței	

		maritime și protecției vieții pasagerilor și echipajului. În același timp, proiectul asigură armonizarea legislației naționale cu acquis-ul Uniunii Europene, prin transpunerea <i>Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro</i> (în continuare - <i>Directiva 2003/25/CE</i>). Aferent redacției proiectului se expun următoarele observații și propuneri, în vederea îmbunătățirii calității acestuia. La proiectul hotărârii: În clauza de adoptare, se va indica doar temeiul juridic concret pentru adoptarea actului normativ, referințele la alte norme ale actelor normative care nu constituie temei juridic de adoptare a actului normativ elaborat (nu constituie temei juridic pentru obiectul de reglementare al proiectului), nu se vor indica în clauza de adoptare. Prin urmare, se propune excluderea referinței la art. 6 lit. h) din <i>Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern</i>, întrucât acesta nu constituie temei legal pentru adoptarea actului normativ respectiv, având un caracter general. Conținutul pct. 2 se va insera în cuprinsul pct. 4 în felul următor: „Prezenta hotărâre intră în vigoare la 01 ianuarie 2027, cu excepția punctelor 10-13 din Regulamentul privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, prevăzut la pct. 1, care vor intra în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.”.	Se acceptă. Referinta a fost exclusă. Se acceptă Au fost modificate corectările de rigoare.
--	--	---	---

	La proiectul Regulamentului privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (în continuare - Regulament): Clauza de armonizare necesită a fi revizuită în conformitate cu prevederile pct. 34 din <i>Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene</i>, aprobat prin <i>Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018</i>. Potrivit acestor prevederi, „clauza de armonizare se include după preambulul și clauza de adoptare ale proiectului, în conformitate cu modelele stabilite în anexa nr. 1”. Se va revizui denumirea capitolului I, or, potrivit art. 45 alin. (1) din <i>Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative</i>, dispozițiile generale ale actului normativ sunt prevederile care: a) determină obiectul, scopul și domeniul de aplicare; b) orientează întreaga reglementare; c) explică termeni (noțiuni) și definesc concepte. Astfel, propunem ca capitolul I să fie intitulat „DISPOZIȚII GENERALE”. La pct. 2 remarcăm că, potrivit art. 54 alin. (1) lit. i) din <i>Legea nr. 100/2017</i>, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire (observație valabilă pentru tot textul proiectului). La pct. 3, sintagma „în conformitate cu reglementările privind sistemul de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a	Se acceptă. Clauza a fost inclusă conform prevederilor <i>Hotărârii de Guvern nr. 1171/2018</i>. Se acceptă. Denumirea capitolului I a fost revizuită. Se acceptă. Proiectul a fost modificat conform recomandărilor. Recomandarea nu se acceptă. Având în vedere că, reglementarea respectivă „în conformitate cu reglementările privind sistemul de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară
--	---	---

		ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate” este formulată generic, fără a indica expres actul normativ concret la care se face referire, ceea ce poate genera incertitudine în aplicare. În consecință, se recomandă indicarea explicită a actului normativ relevant (denumirea completă și, după caz, numărul și anul adoptării), în vederea asigurării clarității și previzibilității normei. La pct. 5 cuvintele „la Regulament” se vor exclude, având în vedere art. 55 alin. (4) din <i>Legea nr. 100/2017</i>, conform căruia „În cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ sau element structural, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la norma juridică relevantă fără a se preciza că aceasta face parte din același act normativ sau element structural, cu excepția cazurilor în care această precizare este necesară pentru a exclude orice echivoc.” (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiect). La pct. 13 textul „pct.11-12” se va substitui cu textul „pct.11 și 12”, iar textul „pct. 19-20” se va substitui cu textul „pct. 19 și 20”, or, cratima se utilizează pentru a evita enumerarea a mai mult de două elemente structurale consecutive (observație valabilă și pentru restul cazurilor similare din proiect). La pct. 21 se va revedea textul „CertIFICATELE menționate în pct.20”, deoarece la pct. 20 este indicat un singur certificat. La pct. 27 cuvintele „Cu toate acestea” se	servicii regulate” actualmente nu este aprobată, dar în cel mai apropiat timp urmează să fie aprobată prin ordinul ministrului. Se acceptă. Au fost excluse cuvintele „la Regulament” pentru toate cazurile similare din proiect. Se acceptă. Textele menționate au fost modificate, inclusiv și pentru restul cazurilor similare din proiect. Se acceptă. Textul a fost modificat. Se acceptă.
--	--	--	--

	vor exclude, nefiind specifice unui limbaj normativ (observație valabilă pentru toate cazurile în care aceste cuvinte sunt utilizate). Totodată, textul „alin. (2) din pct.1” se va substitui cu textul „pct. 1 subpct. 2)”, deoarece diviziunile punctelor sunt subpunctele. La pct. 30, textul „pct. 26-29” se va substitui cu textul „pct. 26-28”, în vederea asigurării coerenței și corelării prevederilor <i>Regulamentului</i>. La pct. 33 se va indica denumirea <i>Hotărârii Guvernului nr. 183/2024</i> la care se face referință. La pct. 35 sintagma „Agenția Navală” se va substitui cu abrevierea „ANRM”, conform pct. 3 din proiectul <i>Regulamentului</i>. Totodată, formularea „Agenția Navală poate aplica” conferă agenției o putere discreționară în aplicarea măsurilor prevăzute de <i>Hotărârea Guvernului nr. 414/2020</i>. Această formulare nu respectă principiul legalității, care impune ca autoritățile publice să aplice măsurile prevăzute de un act normativ într-un mod clar și obligatoriu. Pentru a asigura o reglementare mai precisă și predictibilă, este necesar ca cuvintele „poate aplica” să fie substituite cu cuvântul „aplică”. La pct. 37 se vor exclude cuvintele „în vigoare” ca fiind inutile. La anexa nr. 1 la <i>Regulament</i>: Primul alineat din capitolul I urmează a fi	Cuvintele menționate ca nefiind specifice unui limbaj normativ au fost excluse, inclusiv din toate cazurile în care aceste au fost. Se acceptă. Nu se acceptă. În pct. 32 a fost menționată denumirea deplină a hotărârii în cauză. Se acceptă. Au fost efectuate modificările de rigoare. Se acceptă. Cuvintele menționate au fost excluse. Se acceptă parțial.
--	--	---

		numerotat corespunzător. Totodată, textul „În sensul Capitolului I” se va substitui cu cuvintele „În sensul prezentului capitol”. Concomitent, se va revedea necesitatea grupării punctelor în capitole, având în vedere că capitolul II conține un singur punct, contrar regulilor tehnicii legislative. La sbp. 1.3 abrevierea „pct.” se va substitui cu abrevierea „subpct.” (valabil și pentru restul cazurilor similare). La pct. 3, cuvintele „statele membre” necesită a fi completate cu mențiunea „ale Uniunii Europene”, pentru a evita ambiguitatea și a preciza clar că se face referire la statele membre ale Uniunii Europene. Adicional, se va indica denumirea regulamentului la care se face referință (valabil și pentru restul cazurilor similare). La pct. 5, referința la anexe este neclară și redundantă. Pentru claritate și coerență, se recomandă specificarea expresă doar a anexei la „Cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro”. La anexa la Cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro: La pct. 1, utilizarea termenului „apendice” este neclară, întrucât acesta nu este definit în cuprinsul <i>Regulamentului</i> și poate genera dificultăți de interpretare, în special în delimitarea față de noțiunea de „anexă”. Prin urmare, se recomandă fie introducerea expresă a termenului „Apendice” în denumirea/titlul corespunzător, pentru a asigura identificarea clară a acestuia la	Având în veder că anexa actului UE este astfel formulată și numerotată, considerăm relevant menținerea numerotării respective. Se acceptă. S-a efectuat modificarea de rigoare. Se acceptă. S-au efectuat modificările de rigoare Se acceptă. S-a corectat. Se acceptă. Au fost efectuate corectările ce se impun.
--	--	--	---

	momentul referirii, fie substituirea termenului „apendice” cu o referință directă la anexa relevantă, în vederea asigurării clarității și coerenței normei. La pct. 2, cuvintele „prezentului Regulament” se vor substitui cu cuvintele „prezentei anexe”. Cu titlu de remarcă generală, propunem să se revizuiască gruparea punctelor în capitole, prin prisma <i>Legii nr. 100/2017</i>. La anexa nr. 2 la Regulament: La pct. 1 se va indica denumirea completă a <i>Regulamentului</i>. La pct. 3, referința la „pct. 3” se va substitui cu textul „pct. 4-6”, în vederea corelării corecte a trimiterilor interne. La pct. 7, expresia „Astfel de sisteme de scurgere performante pot fi elaborate și aprobate în viitor” are un caracter speculativ și nu instituie o normă juridică propriu-zisă, făcând trimitere la eventuale orientări care nu sunt definite la momentul adoptării. În acest context, se recomandă excluderea acestei propoziții sau reformularea acesteia într-o manieră normativă, prin raportare la reglementări existente, în vederea asigurării clarității și previzibilității normei. Atenționăm că numerotarea capitolului II se dublează, astfel, se va rectifica corespunzător. În cadrul capitolului II (al doilea caz), secțiunea I, textul imediat după denumirea secțiunii („Scopul acestor orientări este de a	Se acceptă. Au fost efectuate corectările ce se impun. Se acceptă. Denumirea Regulamentului a fost inclusă. Se acceptă. Au fost efectuate corectările ce se impun. Se acceptă. Propoziția a fost exclusă. Se acceptă. Textul a fost exclus, iar secțiunile au fost numerotate cu cifre arabe.
--	---	--

		asigura uniformizarea metodelor utilizate la construirea și verificarea modelului de navă, precum și la efectuarea încercărilor pe model și la analiza acestora”) este indicat greșit, din care motiv necesită a fi exclus. Totodată, menționăm că scopul orientărilor este stabilit la pct. 2. Cu titlu general, remarcăm că secțiunile sunt însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre arabe (a se vedea art. 53 alin. (1) lit. a) din <i>Legea nr. 100/2017</i>). La anexa nr. 3 la Regulament: Textul „Informații care se notifică în conformitate cu pct. 13 din regulament:” trebuie încadrat ca punct distinct, conform tehnicii de redactare legislativă. De asemenea, după numerotarea corectă, se recomandă substituirea trimiterii la „pct. 13” cu „pct. 12”, pentru corelarea trimiterilor interne.	Se acceptă. Textul „Informații care se notifică în conformitate cu pct. 13 din regulament:” a fost încadrat ca punct distinct, iar restul puncte și subpuncte au fost renumerotate.
--	--	--	---