SINTEZA

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză (număr unic 166/MIDR/2025)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare			
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scr. Nr.03-932 din 17.03.2026	1.	La proiectul de hotărâre: La pct. 29. norma expusă prevede că, „Compania navei are dreptul la o cale de atac împotriva unui ordin de interzicere a plecării emis de Agenția Navală. O cale de atac nu atrage după sine anularea ordinului de interzicere a plecării cu excepția cazului în care se acordă măsuri provizorii în conformitate cu legislația națională. Agenția Navală aprobă și actualizează proceduri interne corespunzătoare în acest sens.”. În acest sens, evidențiem că posibilitatea sau imposibilitatea suspendării unui act administrativ în cazul contestării ordinului de interzicere a plecării se reglementează de Codul administrativ sau de altă lege de specialitate. Derogarea de la Codul administrativ nu poate fi inclusă într-o hotărâre de Guvern. Art. 214 din Cod prevede dreptul de a solicita/acorda suspendarea unui act administrativ, precum și prevede expres și exhaustiv care acte administrative nu pot fi suspendate de principiu (deciziile de expropriere, actele Băncii Naționale a Moldovei, unele acte ale Agenției Naționale pentru Reglementare în Energetică). Totodată la punctul prenotat este prevăzut că „Agenția Navală aprobă și actualizează proceduri interne corespunzătoare în acest sens” menționăm că, potrivit art. 8 din Directivei (UE) 2017/2110 se stabilește că, „Statele membre instituie și *mențin proceduri corespunzătoare în acest sens, în conformitate cu legislația lor națională”. În context, evidențiem că norma în*	**Se acceptă**. Punctul 29 a fost reformulat: „Compania navei are dreptul la o cale de atac împotriva măsurilor de interzicere a plecării emise de autoritatea competentă în conformitate cu prevederile art. 214 din Codul Administrativ. O cale de atac nu atrage după sine anularea măsurilor de interzicere a plecării cu excepția cazului în care se acordă măsuri provizorii în conformitate cu legislația națională.” Ultima teză a fost exclusă.

		cauză stabilește obligația statelor membre de a institui, în dreptul intern, mecanisme procedurale eficiente prin care persoana vizată de ordinul de interzicere a plecării să poată formula o cale de atac și instanța să poată decide acordarea de măsuri provizorii (de exemplu suspendarea executării ordinului) până la soluționarea definitivă a contestației. Prin urmare, se consideră oportun de a face trimitere la Codul administrativ, enunțul în cauză fiind exclus.	
Ministerul Afacerilor Externe, scr. Nr. DI/3/041-2786 din 10.03.2026	2.	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	**Se ia act.**
Agenția Națională pentru Siguranța Alimentelor, scr. Nr. 21-1435 din 17.03.2026	3.	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	**Se ia act**
Ministerul Finanțelor, scr. Nr. 09/2-03/155/356 din 02.03.2026	4.	Se validează proiectul cu condiția că, realizarea prevederilor prezentei hotărârii se va efectua din contul și în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală și din alte surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare	**Se ia act.**
Ministerul Mediului, scr. Nr. 13-05/803 din 16.03.2026	5.	Fără obiecții și propuneri.	**Se ia act.**
Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi Nr. 47 din 06.03.2026	6.	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	**Se ia act.**
Agenția Navală, scr. Nr. 03-132 din 27.03.2026	7.	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	**Se ia act.**

Î.S. Portul Fluvial Ungheni, scr. Nr. 60 din 18.03.2026	8.	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	**Se ia act.**
Grupul de lucru al Comisiei de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, scr. Nr.38-78-2916 din 16.03.2026	9.	Se susține proiectul de act normative și nota de fundamentare cu obiecții și recomandări. Cu toate că proiectul propus se referă la controlul de stat al operatorilor economici în domeniul transportului naval și, corespunzător, ar trebui să fie în concordanță nu doar cu și cu Legea nr.131/2012 privind controlul de stat (Legea nr.131/2012), totuși trebuie să atestăm o serie de discrepanțe cît la nivel tehnic de exprimare, atât și la nivel conceptual. O altă discordanță cu prevederile Legii nr.131/2012 și cu HG nr.464/2018 se referă la documentele de procedură. Cu toate că la pct.18 se indică utilizarea „procesului-verbal de control", însă se face referire la documentul indicat în Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, unde se reglementează conținutul, dar nu și forma. Astfel, în ambele cazuri, cât din acest proiect, atât și în prevederile din HG nr.183/2024 este important ca să fie conținutul procesului-verbal de control încadrat în forma și tipul procesului— verbal de control prevăzut de Legea nr.131/2012 și HG nr.464/2018. În caz contrar, apar două documente paralele, care în esență trebuie să conțină aceiași informație. La pct.21 se prevede că interzicerea plecării se realizează de inspector în baza unui „ordin de interzicere a plecării". Pe lângă delegația de control și listele de verificare, Legea nr.131/2012 impune un singur document complex în procedura de control – procesul-verbal de control – în care se reflectă toate fazele controlului și consecințele acestuia. Înglobarea tuturor documentelor de constatare, deliberative și decizionale într-un singur act (proces-verbal de control) este o regulă importantă,	**Se acceptă**. Ținând cont de prevederile Legii nr. 100/2017, cadrul general național în domenil controlului de stat și pentru a evita paralelismul documentar, inspecțiile efectuate în temeiul regulamentului vor fi finalizate printr-un proces-verbal de control (termen prevăzut de Legea nr.131/2012), evitând reglementarea printr-un act procedural paralel. Este necesar de menționat că Legea nr. 131/2012 nu prevede cazuri specifice precum este domeniul naval și aceasta duce la uniformizarea proceselor, ceea ce sterge specificul naval și limitează ulterioara raportate Comisiei Europene. Totodată, având în vedere reglementările specifice ale normelor UE pct. 18 a fost modificat și expus in următoarea redacție: „La finalizarea oricărei inspecții efectuate în conformitate cu prezentul Regulament, inspectorul întocmește un proces-verbal de control, în conformitate cu Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat, Hotărârea Guvernului nr. 464/2018 și cerințele tehnice specifice prevăzute de legislația în domeniul controlului statului port, în special anexa nr.9 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiunilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024." **Se acceptă parțial**. Directiva utilizează noțiunea de „ordin de interzicere a plecării", însă în legislația națională măsurile restrictive trebuie consemnate în **procesul-verbal de control**, în vederea asigurării trasabilității procedurale, care însă nu este prevăzut pentru domenii specific cum este domeniul naval. Pentru a menține atât fidelitatea funcțională față de Directivă, cât și conformitatea cu Legea nr. 131/2012, măsura de interzicere a plecării va fi reglementată ca măsură

		impusă cu scopul de a asigura trasabilitatea acțiunilor inspectorului și persoanei controlate și de a evita situațiile de abuz, eschivare sau corupție. Astfel, pentru a păstra acest principiu, este important de a clarifica că „ordinul de interzicere a plecării” este parte din procesul-verbal de control, fiind înscrisul prin care se decide aplicarea măsurii restrictive în cauză.	restrictivă consemnată în procesul-verbal de control, cu comunicarea acesteia comandantului navei și părților interesate. Astfel pct. 21 va avea următorul cuprins: „În cazul în care deficiențele sunt în mod clar periculoase pentru sănătate sau siguranță, sau reprezintă un pericol imediat pentru sănătatea sau viața oamenilor, pentru nava de pasageri de tip ro-ro, pentru nava de pasageri de mare viteză sau pentru echipajul și pentru pasageri acestora, autoritatea competentă dispune măsura interzicerii plecării navei, care se consemnează în procesul-verbal de control și se comunică de îndată comandantului navei, prin prezentarea unei copii a procesul-verbal de control.”
		La pct.24 și 25 se prevede dreptul inspectorului de „a suspenda inspecția navei”. Conceptual, în cadrul normativ național nu este posibilă suspendarea controlului (cu excepția controlului fiscal), odată ce astfel de practică în multe cazuri duce la abuz și prelungirea nejustificată a termenului de efectuare a controlului. Un control de stat poate fi tehnic oprit și reluat doar în cadrul termenului de control. În orice caz, controlul început necesită a fi încheiat și înregistrat oficial și dacă se aplică o măsură restrictivă cu prescripțiile corespunzătoare, inspectorul efectuează o vizită de control suplimentară pentru a verifica îndeplinirea prescripțiilor și ridica măsura restrictivă aplicată. Adică efectul în practică este același, însă de principiu nu este posibil de a „suspenda” controlul. Proiectul necesită a fi racordat la prevederile legii.	**Se acceptă**. Avînd în vedere prevederile Legii nr. 131/2012, pentru a evita incertitudinea juridică și orice risc de prelungire nejustificată a controlului, sintagma „suspendarea inspecției” se exclude. În locul acesteia, proiectul va prevedea că, în situațiile respective, inspecția se finalizează prin proces-verbal de control, se dispune măsura restrictivă corespunzătoare, iar verificarea remedierii deficiențelor se face printr-o verificare ulterioară/control suplimentar. Astfel pct.24 și pct. 25 au fost modificate.
		La pct.29 în proiect sunt propuse norme care vin să prevadă excepții de la prevederile legale, ceea ce nu poate fi admis într-o hotărâre de Guvern, odată ce nu va avea o reală aplicabilitate juridică, însă va crea situații de interpretări abuzive. Astfel posibilitatea sau imposibilitatea suspendării unui act administrativ în cazul contestării actului în cauză se reglementează în Codul administrativ sau în altă lege de specialitate. Într-o Hotărârea de Guvern nicicum nu poate să fie	**Se acceptă**. A se vedea argumentarea de la obiecția Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării.

		inclusă derogare de la Codul administrativ. Art.214 din Cod prevede dreptul de a solicita/acorda suspendarea și tot acest articol prevede expres și exhaustiv care acte nu pot fi suspendate de principiu (acte de expropriere, acte ale BNM, unele acte ale ANRE). Ultima frază din pct.29 este fundamental greșit transpusă. Nu poate fi înlocuit „statul membru" cu „autoritatea". Această frază se referă la cadrul procedural legislativ în privința contenciosului administrativ și poate fi făcută trimitere doar la Codul administrativ dar nu la un oarecare instrucțiune internă a Agenției Navale. Prin expresia „proceduri corespunzătoare" din art. 8 al Directivei (UE) 2017/2110 nu se indică o procedură concretă unică, ci obligația statelor membre de a institui, în dreptul intern, mecanisme procedurale eficiente prin care persoana vizată de ordinul de interzicere a plecării să poată formula o cale de atac și instanța să poată decide acordarea de măsuri provizorii (de exemplu suspendarea executării ordinului) până la soluționarea definitivă a contestației. În limbajul dreptului UE, formularea aceasta este o clauză deschisă („open clause"). Ea înseamnă că statul trebuie să creeze proceduri interne care să asigure efectivitatea dreptului la contestare. În cazul Moldovei, este vorba despre Codul administrativ, care deja este în vigoare și se aplică. La pct.30 și 31 prin faptul că se poate impune o plată pentru inspecția navei în folosul Agenției Navale se încalcă flagrant regula fundamentală din Legea nr.131/2012 conform căreia toate controalele și cheltuielile aferente controlului sunt achitate din bugetul de stat. Excepție este doar situația când un control de stat este solicitat de persoana controlată. O excepție de la regula dată, spre exemplu în raport cu navele care nu sunt sub pavilionul Moldovei, probabil ar putea fi acceptată însă doar dacă va fi expres prevăzută în lege.	Nu se acceptă. Cu toate că, Legea nr.131/2012 prevede că toate controalele și cheltuielile aferente controlului sunt achitate din bugetul de stat, aceasta nu se răsfrânge și la navele srăine, respectiv metodologia existentă de calcul a tarifelor pentru serviciile prestate de Agenția Navală va fi revizuită. Totodată, considerăm oportun că, pentru dezvoltarea autorității navale și consolidarea capacității instituționale, inclusiv și pentru alte autorități naționale, este necesar întreprinderea acțiunilor de revizuire a conceptului dat prevăzut în Legea nr. 131/2012.

		Prevederile de la Cap. VIII care se referă la „baza de date privind inspecțiile” sunt transpuse cu devieri majore de la normele din Directivă și au schimbat sensul în mod conceptual. Dacă în Directivă se prevede că Comisia europeană dezvoltă, gestionează și actualizează o bază de date privind inspecțiile, la care trebuie să fie conectate toate statele membre, atunci în proiect se prevede că Agenția Navală dezvoltă o bază de date sau un registrul la nivel național. Însă această abordare este contrară cu Legea nr.131/2012, odată ce există un registru și o bază de date unică pentru toate organele de control – Registrul de Stat al Controalelor – în care se înregistrează toate documentele și toată informația aferentă cu privire la toate controalele/inspecțiile efectuate de Agenție. Ori dublarea aceleiași funcții într-o bază de date paralelă ar fi și utilizarea neeficientă sau chiar nerațională a resurselor. Prevederile din anexele nr.1, 2 și 3 necesită a fi încadrate în liste de verificări, în formatul corespunzător cadrului normativ național, pentru ca inspectorii să poată realiza procedura de control cu un singur document și să nu fie obligat să aplice două documente în paralel pentru desfășurarea controlului.	Se acceptă parțial. Registrul de stat al controalelor este unica platformă electronică națională pentru generarea, procesarea și stocarea documentelor aferente controlului, iar instituirea unei baze paralele la nivelul Agenției Navale ar permite raportarea ulterioară Comisiei Europene precum și schimbul de informații. Legea nr. 131/2012 este una care generalizează și uniformizează procesul de control, ceea ce reduce din specificul naval. Totodată Registrul de stat al controalelor nu asigură compatibilitatea cu baza de date gestionată de Comisie, fapt ce va îngreuna schimbul de informații cu aceasta. Astfel, art. 10 din Directivă sau pct. 33-34 din proiect trebuie reglementat din perspectiva aplicării la data aderării la UE. Nu se acceptă. Legea nr. 131/2012 este una cadru și nu prevede specificul domeniului naval. Respectiv alinierea inspecțiilor efectuate în conformitate cu prevederile Anexelor din legea menționată, nu va asigura executarea prevederilor actului UE, iar în final nu se va putea compara și raporta datele pentru Comisie.
Agenția Națională pentru Reglementare în Comunicații, scr. Nr. 01-DRA/519 din 17.03.2026	10.	Se avizează fără obiecții	Se ia act
Cancelaria de Stat scr. Nr. 14-69-2944 din 16.03.2026	11.	La Capitolul I, pct. 5 din Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză, urmează a fi completat cu noțiunea de „control” și cea de „inspecție” pe motiv că potrivit Regulamentului-cadru cu privire la	Se acceptă parțial Definițiile nu trebuie să sugereze existența a două regimuri complet autonome, ci să clarifice faptul că inspecția tehnică sectorială se realizează în cadrul competenței de control exercitate de autoritatea competentă, în condițiile adaptate ale legislației naționale.

		respectarea obligațiilor statului port aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, aceste măsuri sunt diferite, în special cea de control care se efectuează conform procedurii prevăzute în Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat (în continuare Legea nr. 131/2012) și cea de inspecție care se referă la îndeplinirea cerințelor necesare pentru operarea în condiții de siguranță, care nu se încadrează în noțiunea de control de stat în sensul Legii nr. 131/2012. Astfel se propune completarea proiectului cu următoarele noțiuni: „control – totalitatea acţiunilor de verificare a respectării de către persoanele supuse controlului a prevederilor legislaţiei, realizate de un organ abilitat cu funcţii de control sau de un grup de instituţii similare;"; „inspecție – procedură de verificare a respectării cerințelor necesare operării în condiții de siguranță". Totodată, menționăm că Agenția Navală este organ de control care planifică, efectuează și înregistrează controalele în conformitate cu prevederile Legii nr.131/2012, iar documentul prin care se confirmă efectuarea controlului este procesul-verbal de control.	Totodată, conform art. 54 alin. (1) lit. c) și d) din Legea nr. 100/2017, terminologia utilizată trebuie să fie constantă și uniformă, iar aceleași noțiuni se exprimă prin aceiași termeni. Astfel nu se acceptă includerea noțiunilor, dar a fost ajustat pct. 3 din proiect.
		În acest context, pe tot textului hotărârii sintagma „raport" la orice formă gramaticală se va substitui cu sintagma „proces-verbal de control". Mai mult ca atât, pct. 47 din Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, prevede că inspecțiile se finalizează cu întocmirea unui proces-verbal de control.	Se acceptă Pe tot textul proiectului, sintagma „raport de inspecție", după caz, s-a substituit cu sintagma „proces-verbal de control" la forma gramaticală necesară.
		La Capitolul VIII, în pct. 34 din proiectul Regulamentului autorul prevede crearea unei baze de date care să conțină toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții instituit prin prezentul Regulament. În acest context, comunicăm că Registrul de stat al controalelor (RSC) este unica platformă electronică de generare, modificare, procesare și stocare în format electronic a documentelor	Se acceptă parțial Registrul de stat al controalelor este unica platformă electronică pentru documentele de control și a propus completarea Capitolului VIII cu un punct expres în acest sens. Totodată, acest Registru nu este compatibil cu Registrul deținut de Comisia Europeană și respectiv informațiile raportate Comisiei sau schimbul de informații nu va putea avea loc în cadrul RSC.

		aferente controlului. Prin urmare, Agenția Navală efectuează și înregistrează controalele de stat în RSC, conform prevederilor Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat, după care informația necesară poate fi extrasă în alte registre prin interconexiunea sistemelor informaționale. Varianta propusă de autor contravine normei enunțate și presupune dublarea informației deja existente în RSC. Astfel, Capitolul VIII urmează a fi completat cu un punct nou în următoarea redacție: „Evidența și înregistrarea controalelor de stat se efectuează în Registrul de stat al controalelor, în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat.”.	Punctul 34 a fost completat conform recomandării Cancelariei de Stat, sub rezerva că Legea nr. 131/2012 este una care generalizează și uniformizează procesul de control, ceea ce reduce din specificul naval. Totodată Registrul de stat al controalelor nu asigură compatibilitatea cu baza de date gestionată de Comisia Europeană, fapt ce va îngreuna schimbul de informații cu aceasta.
Centrul de Armonizare a Legislației, scr. Nr. 31/02-126-2853 din 13.03.2026	12.	II. Evaluarea din perspectiva compatibilității cu Dreptul UE Din punct de vedere al dreptului UE, prin prisma obiectului de reglementare, prezentul demers normativ se circumscrie reglementărilor statuate la nivelul UE, subsumate Capitolului 14 „Politica de transport”. Din perspectiva proiectului examinat, prezintă relevanță directă dispozițiile Directivei (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 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 și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului. a) Analiza comparativă a transpunerii Directivei (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017. În ceea ce privește transpunerea Directivei (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017, menționăm cu titlul general că, proiectul național, reieșind din	

		obiectul său specific de reglementare și scopul urmărit, asigură transpunerea parțială a actului UE, potrivit observațiilor expuse mai jos. b) Observații de compatibilitate cu Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 Examinând proiectul național prin prisma Directivei UE, în vederea transpunerii integrale a acesteia, expunem următoarele: - Cu referire la pct. 2, subpct. 2.1. din proiectul Regulamentului în vederea transpunerii corespunzătoare a art. 1 (1) (a) din Directivă, acesta se va reformula, după cum urmează: ”2.1. un serviciu regulat între un port Republica Moldova și un port dintr-o țară terță, în cazul în care nava arborează pavilionul Republicii Moldova;”; - Se va reexamina conceptual modalitatea de transpunere a art. 10 din Directiva UE, care se referă la rapoartele de inspecție, ori Capitolul VIII din proiectul Regulamentului, pct. 33 – 37, a transpus normele UE din perspectiva unui stat terț, non-UE, ceea ce nu asigură transpunerea corectă a prevederii UE. Astfel, transpunerea art. 10 trebuie realizată din perspectiva RM în calitate de stat membru UE, cu aplicarea acestuia din data aderării la UE. Cu referire la acest articol din actul UE, pot fi aplicate 2 scenarii de transpunere: 1. Scenariul mixt: Instituirea unei baze naționale gestionate de Agenția Navală – operațională până la data aderării la UE, cu abrogarea acestor prevederi din data aderării la UE și Transmiterea din data aderării a datelor direct în baza de date gestionată de Comisia Europeană, în baza condițiilor stabilite de Directivă, norme ce vor deveni aplicabile/intra în vigoare din data aderării la UE; 2. Scenariu exclusiv aplicabil din data aderării la UE: Neinstituirea baze de date naționale și operarea exclusivă și directă în baza de date a CE, conform condițiilor din Directivă, norme ce vor intra în vigoare din data aderării la UE;	Se acceptă Pct. 2.1. va avea următorul cuprins: „2.1. un serviciu regulat între un port din Republica Moldova și un port dintr-o țară terță, în cazul în care nava arborează pavilionul Republicii Moldova;” Se acceptă parțial. Scenariul mixt este compatibil atât cu necesitatea implementării naționale imediate, cât și cu cerințele de preaderare. Astfel soluția corectă este furnizarea de date în **Registrului de stat al controalelor** până la aderare și totodată instituirea unei baze de date naționale gestionată de Agenția Navală, care după data aderării va permite transferul datelor în baza de date gestionată de Comisia Europeană. Această soluție respectă atât Directiva, cât și cadrul național existent. Astfel punctele 33 și 34 au fost modificate. **Se acceptă**.

		- Se constată transpunerea necorespunzătoare și incompletă a art. 11 din Directivă, care impune stabilirea de statele membre a unor sancțiuni eficace, proporționale și disuasive" prin pct. 38 din proiectul Regulamentului. Cu referire la acesta, se impune reflectarea în Tabelul de concordanță a articolelor din Codul Contravențional nr. 218/2008, care stabilesc aceste sancțiuni la moment, iar în cazul inexistenței acestora, inițierea proiectului de modificare a Codului Contravențional în vederea completării cu sancțiuni la acest capitol. b) Prevederi ale Directivei (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 non aplicabile Dispozițiile art. 12 - 19 din Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 nu se supun transpunerii, întrucât se referă la abrogări, dispoziții tranzitorii și finale, modificări. III. Respectarea mecanismului de armonizare a) Obiecții privind clauza de armonizare. Clauza de armonizare se va include după clauza de adoptare a proiectului, în următoarea redacție: „Prezenta Hotărâre transpune parțial Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 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 și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului, CELEX: 32017L2110, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 315/61 din 30 noiembrie 2017". b) Obiecții privind Tabelul de concordanță la Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 - În compartimentul 1, pentru actul legislativ al Uniunii Europene, se va include, pe lângă titlul actului și numărul CELEX corespunzător, data publicării acestuia în Jurnalul	Punctul 38 din Regulament a fost reformulat și expus în redacția corespunzătoare. Nu se acceptă. Directiva (UE) 2017/2110 se transpune integral. După clauza de adoptare se include: „Prezenta Hotărâre transpune Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 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 și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului, CELEX: 32017L2110, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 315/61 din 30 noiembrie 2017." Se acceptă Au fost efectuate modificările ce se impugn.

		Oficial al Uniunii Europene: Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 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 și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului, CELEX: 32017L2110, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 315/61 din 30 noiembrie 2017. - În compartimentul 9 al Tabelului, pentru prevederile UE care au fost calificate ca Prevederi UE neaplicabile, se vor introduce explicații scurte care motivează netranspunerea acestora și calificarea lor în acest sens. În context, și pentru art. 14 din Directiva (UE) 2017/2110, va fi înserat în Tabel calificativul de compatibilitate „Prevederi UE neaplicabile”. IV. Concluzii Ca urmare a expertizei de compatibilitate realizate, se va asigura revizuirea proiectului național și a instrumentelor de armonizare prin prisma observațiilor enunțate în prezenta Declarație de compatibilitate.	Se acceptă. Au fost introduse explicațiile de rigoare. Începând cu Capitolul VII punctele au fost renumerotate.
EXPERTIZAREA			
Centrul de Armonizare a Legislației în cadrul expertizării, preluat din SI Legiferare, 29042026	13.	Se validează condiționat, cu luarea în considerație a următoarelor observații: - pct. 3 din proiectul HG se va reformula, după cum urmează: „Punctele 33-36 din Regulament intră în vigoare la data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.” - din pct. 31.1 se va exclude sintagma „până la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană” ori acest lucru se deduce din pct. 5 al HG; - din pct. 33-36 ale Regulamentului, se va exclude sintagma „De la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană” ori acest fapt rezultă din pct. 3 al HG.	**Se acceptă.** În textul proiectului au fost efectuate modificările de rigoare, cumulativ cu recomandările Ministerului Justiției.
Ministerul Justiției scr. Nr. 04/2-4909 din	14.	Aferent redacției proiectului se expun următoarele observații și propuneri, în vederea îmbunătățirii calității acestuia: ***La proiectul hotărârii:***	

05.05.2026		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 Legea nr. 112/2014 pentru ratificarea 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 și art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, întrucât acesta nu constituie temei legal pentru adoptarea actului normativ respectiv, având un caracter general. Cu referire la clauza de armonizare, se va indica gradul de transpunere a actului Uniunii Europene (totală sau parțială), având în vedere redacția recomandată de Centrul de Armonizare a Legislației. Conținutul pct. 3 se va insera în cuprinsul pct. 5 în felul următor: „Prezenta hotărâre intră în vigoare la 01 ianuarie 2027, cu excepția punctelor 33-36 din Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză, prevăzut la pct. 1, care vor intra în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.”. ***La proiectul Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză (în continuare - Regulament):*** **Clauza de armonizare necesită a fi revizuită în conformitate**	**Se acceptă:** Referințele au fost ecluse. Se acceptă parțial: Conform prevederilor pct. 37 subpct. 1) din Hotărârea Guvernului nr.1171/2018, termenul *transpune are înțelesul de* transpunere integrală a prevederilor actului juridic european, prin asigurarea implementării scopului, a obiectivelor acestuia, urmărindu-se pe viitor punerea în aplicare eficientă a normelor europene integrate. Suplimentar Centrul de Armonizare a Legislației, în cadrul expertizării nu a obiectat asupra acestui subiect. Se acceptă. Punctele 3 și 5 au fost integrate ținând cont de recomandările Centrului de Armonizare a Legislației.

		cu prevederile pct. 34 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018. 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 Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative (în continuare – Legea nr.100/2017), dispoziţiile generale ale actului normativ sunt prevederile care: a) determină obiectul, scopul şi domeniul de aplicare; b) orientează întreaga reglementare; c) explică termeni (noțiuni) şi definesc concepte. Astfel, propunem ca capitolul I să fie intitulat „DISPOZIȚII GENERALE”. La pct. 4 cuvântul „punctul” se va substitui cu abrevierea „subpct.”. La pct. 5, se va reformula după cum urmează: „În sensul prezentului Regulament, se utilizează noțiunile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat, pct. 7 din Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, art. 3 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, precum și următoarele noțiuni:”, urmat de redarea nemijlocită a noțiunilor. La subpct. 5.2.1, referința la „Codul navelor de mare viteză” nu corespunde cadrului juridic național, motiv pentru care se va reformula trimiterea, cu indicarea expresă a actului normativ aplicabil. La subpct. 5.5 se vor exclude cuvintele „este responsabilă de sarcinile care îi sunt atribuite prin prezentul regulament”, ca fiind excedente. La subpct. 9.2, cuvintele „după minimum patru luni și maximum opt luni” se va substitui cu cuvintele „după cel puțin	Se acceptă. A fost exclus din Regulament Clauaza de armonizare. Se acceptă. Denumirea capitolului I a fost redenumită. Se acceptă La pct. 4 s-a modificat cuvîntul. Se acceptă. La pct.5 au fost effectuate modificările de rigoare. Nu se acceptă. „Codul navelor de mare viteză” este definit de art. 3 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, la care se face referință în punctul 5 din Regulament. Se acceptă. La subpunctul 5.5. s-a exclus textul menționat. Se acceptă. La subpct. 9.2 au fost efectuate modificările de rigoare.

		patru luni și cel mult opt luni”. La pct. 12, cuvintele „Cu toate acestea” se vor exclude, nefiind specifice unui limbaj normativ (observație valabilă și pentru pct. 26). La pct. 13 textul „anexele nr. 1 și 2” se va substitui cu textul „anexele nr. 1 și nr. 2”. La pct. 25 textul „pct. 22 și la pct. 30” se va substitui cu textul „pct. 22 și 30”, or, într-o enumerare de referințe, denumirea elementului structural nu se repetă. La pct. 27, se va revedea trimiterea la art. 214 din Codul administrativ deoarece nu este relevantă la caz, întrucât acest articol reglementează suspendarea executării actului administrativ, și nu calea de atac. Se constată că prevederea subpct. 31.1, prin formularea „până la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană”, instituie o normă cu caracter tranzitoriu. Or, astfel de reglementări nu sunt specifice conținutului normativ al unui regulament, ci urmează a fi incluse în compartimentul dispozițiilor finale și tranzitorii din hotărâre. În consecință, se va reexamina amplasarea acestei norme sau se va exclude. La pct. 37 se vor exclude cuvintele „Încălcarea regimului de control și de supraveghere a siguranței și a securității navei” ca fiind excedente. Prevederile capitolului VIII (în special pct. 31–36) nu asigură o transpunere fidelă și completă a art. 10 din Directiva (UE) 2017/2110, întrucât mecanismul instituit este configurat preponderent din perspectiva unui stat terț, dar nu a unui stat membru al Uniunii Europene, așa cum impune actul european. Totodată, normele proiectului nu delimitează suficient de clar regimul juridic aplicabil anterior și ulterior aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, ceea ce afectează	Se acceptă. La punctele 12 și 26 au fost excluse cuvintele menționate. Se acceptă. La pct. 13 textul „anexele nr. 1 și 2” a fost substituit cu textul „anexele nr. 1 și nr. 2”. Se acceptă. La pct. 25 textul „pct. 22 și la pct. 30” a fost substitui cu textul „pct. 22 și 30”. Se acceptă. La pct. 27, s-a revizuit trimiterea la articolul din Codul administrativ care prevede înaintarea acțiunii în contecios administrativ. Se acceptă parțial. Conform recomandărilor Centrului de Armonizare a Legislației din subpct. 31.1. a fost exclus textul „până la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană”. Se acceptă. La pct. 37 au fost excluse cuvintele „Încălcarea regimului de control și de supraveghere a siguranței și a securității navei”. Se acceptă. Punctele 27-28 au fost aduse in conformitate cu recomandările expuse.

		previzibilitatea și coerența reglementării. Se constată utilizarea frecventă a termenului „poate”, care conferă autorității o marjă excesivă de apreciere în aplicarea măsurilor prevăzute. O asemenea formulare introduce un caracter discreționar și nu respectă principiul legalității, care impune norme clare, precise și cu caracter obligatoriu. În consecință, se recomandă înlocuirea termenului „poate” cu formulări imperative, acolo unde se urmărește instituirea unei obligații. ***La anexa nr. 3:*** La pct. 3, sintagma „ar trebui” are caracter de recomandare, motiv pentru care se va substitui cu o formulare imperativă (obiecție valabilă pentru toate situațiile similare din proiect). La pct. 4, textul „HG nr. 413/2021” se va substitui cu textul „Hotărârea Guvernului nr. 413/2021”.	Se acceptă parțial. Cuvîntul „poate” a fost subsituit doar în cazurile de luare a deciziilor de către Agenție. Se acceptă. Sintagma „ar trebui” din pct.3 a fost substituită cu cuvîntul „trebuie”, inclusiv și in alte situații din proiect. Se acceptă. Textul de la pct. 4 a fost substituit.
Centrul Național Anticorupție scr. Nr. 06/2/8164 din 06.05.2026 Nr. EHG@^/11430 din 06.05.2026	15.	**III. Analiza detaliată a factorilor de risc și a riscurilor de corupție ale proiectului** **Pct.6.2; 9.2** 6.2. o inspecție în conformitate cu anexa nr. 2, pentru constatarea că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. 9.2. o inspecție în cursul unui serviciu regulat, având loc după minimum patru luni și maximum opt luni de la data inspecției menționate la subpct.9.1. și care vizează elementele enumerate în anexa nr.3 și, în aprecierea profesională a inspectorului, constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele nr. 1 și 2, pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță. **Obiecții:** Utilizarea expresiilor *”nu întrunesc cerințele necesare ”, ”un*	Se acceptă. Termenii la care se face referință au fost substituiți cu referințe clare. La pct. 6.2, textul „cerințele necesare” se substituie cu textul „cerințele prevăzute în anexa nr. 2 și, după caz, cerințele relevante prevăzute în anexa nr. 1, necesare” La subpct. 9.2, textul „constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele nr. 1 și 2” se substituie cu textul „include elementele prevăzute în anexa nr. 3 și cel puțin elementele relevante din anexele nr. 1 și nr. 2, selectate în funcție de obiectul inspecției, documentele prezentate, starea tehnică și operațională a navei și riscurile constatate”.

		număr suficient” atribuie caracter ambiguu normelor și poate determina incertitudine la etapa implementării normelor. Carența în speță, denotă neîntrunirea exigențor de tehnică legislativă vizate de art.54 alin.(1) lit.a) al Legii nr.100/2017 și poate condiționa interpretarea tendențioasă a normei și multiple riscuri de corupție aferente proceselor reglementate. **Recomandări:** Substituirea expresiei ”cerințele necesare ” cu normă de trimitere la prevederile care reglementează cerințele ce urmează a fi întrunite și concretizarea numărului minim considerat suficient în context **Pct.15** 15. În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un serviciu regulat, autoritatea competentă poate ține seama de inspecțiile și de expertizele efectuate anterior în ceea ce privește nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui alt serviciu regulat reglementat prin prezentul Regulament. În cazul în care autoritatea competentă este satisfăcută de respectivele inspecții și expertize anterioare și dacă acestea sunt relevante pentru noile condiții operaționale, inspecțiile prevăzute la pct.6 nu trebuie efectuate înainte ca nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză să înceapă să opereze în cadrul noului serviciu regulat. **Obiecții:** Utilizarea expresiei *”În cazul în care autoritatea competentă este satisfăcută de respectivele inspecții și expertize anterioare”* atribuie caracter ambiguu normei, fapt care denotă neîntrunirea exigențelor de calitate a legii vizate de art.3, 54 lalin.(1) lit.a) al Legii nr.100/2017. Redacția propusă, facilitează interpretarea subiectivă a normei și în lipsa unor criterii obiective, verificabile sau măsurabile – poate condiționa multiple riscuri aferente aplicării tendențioase a acesteia. **Recomandări:**	Se acceptă. La punctul 15 sintagma „ În cazul în care autoritatea competentă este satisfăcută de respectivele inspecții și expertize anterioare” a fost exclusă, iar textul punctului a fost reformulat.

		Reconsiderarea expresiei *”În cazul în care autoritatea competentă este satisfăcută de respectivele inspecții și expertize anterioare”.* **Pct.13, 16-17, 23** 13. În cazul inspecției preliminare, autoritatea competentă poate decide să nu aplice anumite cerințe sau proceduri din anexele nr.1 și 2 relevante pentru orice expertiză sau inspecție anuală realizată de statul de pavilion, efectuate în cursul ultimelor șase luni, cu condiția respectării procedurilor și orientărilor relevante referitoare la expertize, specificate în HSSC, sau a procedurilor concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv. 16. La cererea unei companii, autoritatea competentă poate confirma anticipat că sunt de acord cu privire la relevanța inspecțiilor și a expertizelor anterioare pentru noile condiții operaționale. 17. În cazul în care, din cauza unor circumstanțe neprevăzute, există o necesitate urgentă de a se introduce rapid o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar pct.15 nu se aplică, autoritatea competentă poate permite navei sau ambarcațiunii în cauză să înceapă operarea, în următoarele condiții: 23. Dacă o deficiență menționată în pct.21, nu poate fi remediată rapid în unul din porturile Republicii Moldova în care a fost confirmată sau descoperită, autoritatea competentă poate fi de acord să permită navei sau ambarcațiunii să se deplaseze până la un șantier de reparații corespunzător, unde deficiența poate fi remediată rapid. **Obiecții:** Determinarea competenţei după formulă „este în drept", „poate" este o modalitate coruptibilă de determinare a competenţelor entităților/agenților publici. Coruptibilitatea acestui element rezidă în discreția agenților publici care apare în cazul utilizării unor asemenea determinări permisive ale competenţelor lor, care urmau a fi stabilite de o manieră	Se acceptă parțial. La punctul 13, textul „autoritatea competentă poate decide” se substituie cu textul „autoritatea competentă decide”. La pct. 16, textul „poate confirma anticipat” se substituie cu textul „confirmă anticipat, dacă sunt întrunite condițiile prevăzute la pct. 15”. La pct. 17, textul „poate permite” se substituie cu textul „permite”, cu menținerea condițiilor cumulative prevăzute la subpct. 17.1 și 17.2. La pct. 23, norma se reformulează astfel: „23. Dacă o deficiență menționată la pct. 21 nu poate fi remediată rapid în portul Republicii Moldova în care a fost confirmată sau descoperită, autoritatea competentă decide permiterea deplasării navei sau ambarcațiunii până la un șantier de reparații corespunzător, unde deficiența poate fi remediată rapid, numai dacă, în baza evaluării inspectorului, deplasarea poate fi realizată în condiții de siguranță, fără risc pentru viața și sănătatea pasagerilor și echipajului, pentru navă, pentru alte nave sau pentru mediul marin. Condițiile deplasării se consemnează în procesul-verbal de control.”

		imperativă. Această discreţie poate fi folosită în mod abuziv de către agentul public pentru a nu-şi executa obligaţiile sale legale tocmai în virtutea caracterului permisiv al formulării competenţelor sale. Riscul de coruptibilitate a acestor norme creşte în cazul în care lipsesc criterii pentru a stabili în ce cazuri funcţionarul „este în drept" sau „poate" şi în ce cazuri este în drept şi poate să nu-şi realizeze competenţele. **Recomandări:** Reconsiderarea utilizării formulelor permisive și reglementarea circumstanțelor în care sunt dispuse soluțiile normative vizate supra. **Pct.20** 20. Autoritatea competentă se asigură că eventualele deficienţe confirmate sau descoperite în cadrul unei inspecții efectuate în conformitate cu prezentul regulament sunt remediate. **Obiecții:** Apreciind prin prisma exigențelor vizate de art.3, 29 alin.(2) al Legii nr.100/2017 coroborat art.32 cod administrativ, se evidențiază insuficiența reglementării propuse întru delimitarea procedurii administrative aferente realizării obligației prescrise entității publice (instrumentele juridice prin care autoritatea intervine, termenele concrete de conformare, etapele procedurale, criteriile de apreciere a remedierii și nici consecințele neexecutării). În context, se remarcă faptul că instituirea unei obligații de rezultat fără a reglementa instrumentele aplicabile, procedura și limitele exercitării acesteia, poate determina discreția periculoasă a agentului public responsabil de a dezvolta reguli procedurale convenabile propriilor sale interese, contrare interesului public și multiple riscuri de corupție aferente proceselor reglementate. Omisiunile legiuitorului de a reglementa aspecte ale relaţiilor sociale, existenţa cărora rezultă din realitatea obiectivă sau din alte prevederi ale aceluiaşi act, condiționează incertitudine în relaţiile sociale supuse reglementării, îndeosebi cele referitoare la mecanismele de realizare a drepturilor, de îndeplinire a obligaţiilor,	Se acceptă. Norma punctului 20 a fost revizuită și expusă în următoarea redacție: „20. Autoritatea competentă se asigură că deficiențele confirmate sau descoperite în cadrul unei inspecții efectuate în conformitate cu prezentul Regulament sunt remediate. Deficiențele, măsurile dispuse, termenul de remediere și, după caz, condițiile de operare sau de deplasare a navei se consemnează în procesul-verbal de control. Termenul de remediere se stabilește în funcție de natura și gravitatea deficienței, riscul pentru siguranța și sănătatea pasagerilor și echipajului, starea tehnică a navei și posibilitatea remedierii în portul în care deficiența a fost constatată. Remedierea deficiențelor se verifică prin inspecție repetată sau prin examinarea documentelor justificative, după caz, iar neexecutarea măsurilor dispuse atrage aplicarea măsurilor restrictive prevăzute de prezentul Regulament și răspunderea prevăzută de legislație.”

		ambiguitatea atribuţiilor agenților publici şi a procedurilor administrative de care ei sunt responsabili etc., situaţii în care entitățile responsabile de executarea legii respective se pot prevala de această deficienţă pentru a comite abuzuri. **Recomandări:** Aprecierea utilității aspectelor procedurale aferente procedurii administrative aferente implementării normei. **Pct.27** 27. Compania navei are dreptul la o cale de atac împotriva măsurilor de interzicere a plecării emise de autoritatea competentă în conformitate cu prevederile art. 214 din Codul Administrativ. O cale de atac nu atrage după sine anularea măsurilor de interzicere a plecării cu excepția cazului în care se acordă măsuri provizorii în conformitate cu legislația națională. **Obiecții:** Prevederile proiectului citate supra, sunt contradictorii, or contrar primei teze și prevederilor de referință al art.217 cod administrativ citat supra, teza nr.2 rezumă prerogativa de suspendare a actului administrativ. Deficiența în cauză, denotă neîntrunirea exigențelor vizate de art.3,7 al Legii nr.100/2017 și periclitează coerența și certitudinea reglementării. În context se remarcă faptul că prima teză, face trimitere la prevederile art.214 din Codul Administrativ, potrivit cărora este realizat controlul jurisdicționa lal actelor administrative, inclusiv posibilitatea solicitării suspendării executării actului contestat ca garanție a protecției efective a drepturilor, după cum urmează: *Articolul 214. Suspendarea executării actului administrativ individual contestat (1) Suspendarea executării actului administrativ individual contestat poate fi solicitată de către reclamant instanţei de judecată care examinează acţiunea de contencios administrativ. Reclamantul poate solicita instanţei de judecată competente suspendarea executării actului administrativ individual pînă la înaintarea acţiunii în contencios administrativ dacă autoritatea publica învestită cu	Se acceptă. Punctul 27 a fost reconsiderat, iar cuvîntul „dreptul la o cale de atac împotriva” a fost substituit cu cuvîntul ”dreptul de a contesta”. La punctul 28, textul „dreptul la recurs” a fost substituit cu textul „dreptul de contestare”, pentru uniformizarea terminologiei cu Codul administrativ.

		soluţionarea cererii prealabile a refuzat suspendarea sau nu a soluţionat cererea de suspendare în termenul stabilit la art.172 alin.(3). *(2) Instanţa de judecată poate dispune suspendarea executării actului administrativ individual din motivele prevăzute la art.172 alin.(2).* Omiterea sau caracterul inadecvat al procedurilor interne sau judiciare de contestare a deciziilor şi acţiunilor entităților publice/agenților publici, poate condiționa discreţia absolută şi incontestabilă a entității publice de a trata o anumită problemă de interes privat sau public, fără ca persoanele interesate să poată supune acţiunile autorităţii unui control. **Recomandări:** Reconsiderarea normei de trimitere. Subsecvent, ținînd cont de terminologia vizată de Codul administrativ nr.116/2018, se recomandă substituirea cuvîntului ”dreptul la o cale de atac împotriva” cu cuvîntul ”dreptul de a contesta”. **IV. Concluzia expertizei** Potrivit notei de fundamentare, proiectul are drept scop instituirea unui cadru normativ național clar și aplicabil pentru organizarea și desfășurarea unui sistem de inspecții destinat operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, în responsabilitatea Agenției Navale, în corelare cu reglementările de control al statului port. Autorul a prezentat *Sinteza* avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conţinute în proiect/instituţiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitivat al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenţei decizionale statuate de prevederile art.8 lit.a)-d) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparenţa în procesul decizional. Nota	Se acceptă. Obiecțiile și recomandările prezentate au fost luate în considerare, avînd în vedere capitolul III al raportului de expertiză anticorupție.

		informativă a proiectului a fost structurată potrivit 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. Analiza prevederilor propuse, denotă unele deficiențe ce pot condiționa disfuncționalități ale proceselor administrative reglementate și multiple riscuri de corupție aferente - utilizării formulelor permisive de reglementare a activității agentului public; - insuficienței reglementării procedurii administrative (i) desfășurarea inspecțiilor, ii) confirmării relevanței insecției desfășurate anterioar în condițiile unor circusmtanțe noi, iii) remedierii deficiențelor confirmate sau descoperite în cadrul unei inspecții efectuate); - reglementării ambigue a modalității de constestarea a actelor administrative a entității publice. Implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut de prevederile Legii integrităţii nr.82 din 25 mai 2017), în condițiile revizuirii potrivit recomandărilor vizate de capitolul III al prezentului raport de expertiză anticorupție.	

Viceprim-ministru, ministrul

Infrastructurii și dezvoltării regionale **Vladimir BOLEA**