

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri

1.	Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
	Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate publică centrală responsabilă de politica în domeniul transportului naval și de coordonare a procesului de armonizare legislativă în acest sector. La elaborarea proiectului a participat nemijlocit Agenția Navală a Republicii Moldova, în calitate de autoritate administrativă de specialitate responsabilă de supravegherea siguranței navigației, controlul statului de pavilion și statului port.
2.	Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	<p>Elaborarea prezentului proiect este determinată de necesitatea realizării angajamentelor de armonizare legislativă asumate de Republica Moldova prin AA cu Uniunea Europeană, ratificat prin Legea nr. 112/2014. Concret, proiectul dă curs acțiunii nr. 113 (Cluster 4 - Transport) din PNA 2025-2029, aprobat prin HG nr. 306/2025.</p> <p>Temeiul legal al elaborării proiectului îl constituie art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern.</p> <p>Pe de altă parte, sursa europeană a proiectului intervenției legislative o constituie Directiva 98/41/CE privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri. Astfel, prezentul proiect transpune Directiva 98/41/CE, scopul căreia la nivel european este menținerea unor standarde de securitate înalte a pasagerilor la bordul navelor de pasageri.</p>
2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	<p>La nivel internațional, importanța înregistrării sistematice a persoanelor aflate la bordul navelor de pasageri a fost subliniată dramatic de accidentul feribotului „Estonia” din septembrie 1994, soldat cu 852 de victime. Ancheta europeană ulterioară a stabilit că absența unor date centralizate privind persoanele îmbarcate a îngreunat semnificativ operațiunile de căutare și salvare și a complicat gestionarea consecințelor accidentului. Ca răspuns normativ direct la această tragedie, Directiva 98/41/CE a instituit un sistem unitar de înregistrare și raportare a persoanelor de la bordul navelor de pasageri, cu scopul de a spori eficacitatea intervențiilor autorităților în situații de urgență maritimă.</p> <p>La nivel național, deși există instrumente juridice care vizează raportarea datelor privind persoanele îmbarcate, niciunul dintre acestea nu acoperă finalitatea specifică urmărită de Directivă. Prin Legea nr. 13/2023 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL), implementată prin HG nr. 862/2023, a fost instituit Formularul FAL 6 (Lista de pasageri) ca instrument standardizat de raportare. Acesta urmărește însă un scop distinct: facilitarea formalităților administrative portuare și simplificarea schimbului de date în contextul traficului comercial maritim. Directiva 98/41/CE are o finalitate diferită, centrată pe securitatea pasagerilor - mai precis, pe asigurarea accesului imediat al autorităților responsabile cu operațiunile de căutare și salvare (SAR) la datele exacte privind persoanele îmbarcate, în cazul unui incident sau</p>

accident naval. Prin urmare, deși cele două instrumente se referă la date privind persoanele de la bord, ele nu sunt substituibile din perspectiva scopului și a regimului juridic aplicabil.

Lacuna normativă identificată rezidă în absența reglementărilor care să asigure, în mod direct și complet, elementele esențiale prevăzute de Directivă: proceduri diferențiate de colectare și înregistrare a datelor în funcție de distanța parcursă, cu pragul de 20 de mile marine ca criteriu de diferențiere; categoriile exacte de date individuale care trebuie înregistrate pentru fiecare persoană aflată la bord; și termenele și modalitățile de raportare a datelor înregistrate. Tocmai acestor cerințe li se adaugă necesitatea instituirii unui mecanism de acces imediat al autorității responsabile cu operațiunile SAR la datele înregistrate - în cazul Republicii Moldova, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență (IGSU).

Dat fiind că datele colectate în temeiul Directivei au caracter personal și sunt destinate exclusiv scopurilor SAR, ele impun și instituirea unui regim adecvat de protecție. Acesta trebuie să fie conform cu Legea nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal, care transpune în ordinea juridică națională principiile Regulamentului General privind Protecția Datelor (RGPD). În mod concret, aceasta implică stabilirea unor termene clare de păstrare a datelor și a unor proceduri obligatorii de ștergere la expirarea acestora, atunci când datele nu mai sunt necesare în scopul pentru care au fost colectate.

La aceste cerințe de fond se adaugă și o dimensiune tehnică: asigurarea fluxului informațional dintre operatorii de transport și autoritatea responsabilă SAR necesită o interfață digitală adecvată. La nivel european, această funcție este îndeplinită de sistemele naționale de ghișeu unic maritim. În Republica Moldova, cadrul conceptual al unui astfel de sistem a fost aprobat prin HG nr. 1078/2023, care instituie Ghișeul Unic în domeniul Maritim (GUM). Conform planificării naționale, GUM va deveni pe deplin operațional în 2028. Până la acea dată, raportarea datelor privind persoanele îmbarcate se va efectua prin mijloace electronice disponibile la Căpitania Portului Giurgiulești, asigurând astfel aplicabilitatea imediată a obligațiilor ce decurg din Directivă.

În ceea ce privește specificul național, activitatea de transport de pasageri se desfășoară în condiții geografice particulare: portul principal este Complexul Portuar Giurgiulești, amplasat la confluența Dunării cu Prutul, cu acces la Marea Neagră, iar volumul traficului de pasageri este modest în raport cu porturile maritime mari. Această realitate a fost avută în vedere la elaborarea proiectului, orientat spre o transpunere funcțională și proporțională, fără obligații excedentare față de cerințele Directivei. Totodată, indiferent de volumul traficului, siguranța și securitatea pasagerilor constituie o prioritate care justifică pe deplin intervenția normativă, iar angajamentele de armonizare asumate de Republica Moldova prin Acordul de Asociere cu Uniunea Europeană conferă acestei intervenții și un caracter obligatoriu.

În acest fel, elaborarea unui act normativ sectorial distinct, care să reglementeze în mod coerent și complet sistemul de înregistrare și raportare a persoanelor de la bordul navelor de pasageri, se impune ca necesară și pe deplin justificată.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

Obiectivul general al proiectului constă în instituirea unui sistem național funcțional de înregistrare și raportare a persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri, prin care să se asigure accesul imediat al autorităților responsabile cu operațiunile de căutare și salvare la datele exacte privind persoanele îmbarcate, în vederea îmbunătățirii eficacității intervențiilor SAR și a gestionării consecințelor unui eventual accident naval.

Atingerea acestui obiectiv general presupune realizarea mai multor obiective specifice între ele corelate.

În primul rând, proiectul urmărește eliminarea lacunei normative identificate, prin instituirea unor obligații clare și diferențiate pentru companii și căpitani privind colectarea, înregistrarea și raportarea datelor, ca și obligații proporționale cu distanța parcursă și cu profilul de risc al cursei.

În al doilea rând, proiectul vizează desemnarea explicită a Inspectoratului General pentru Situații de Urgență în calitate de autoritate destinatară a datelor înregistrate, conferindu-i astfel un temei juridic cert pentru accesul imediat la informațiile necesare coordonării operațiunilor SAR.

În al treilea rând, ținând cont de faptul că Ghișeul Unic în domeniul Maritim (GUM) nu va deveni pe deplin operațional decât în 2028, proiectul instituie un mecanism tranzitoriu de raportare prin mijloace electronice disponibile, asigurând aplicabilitatea imediată a noilor obligații fără a condiționa eficacitatea reglementării de finalizarea unui sistem informatic aflat încă în curs de implementare.

Nu în ultimul rând, întreaga construcție normativă este orientată spre transpunerea fidelă a prevederilor obligatorii ale Directivei 98/41/CE, astfel cum a fost modificată, cu respectarea principiului proporționalității și cu evitarea oricărei supra-transpuneri față de cerințele actului european.

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Principalele elemente noi ale proiectului se prezintă mai jos:

Capitolul I - Dispoziții generale (pct. 1-4) stabilește obiectul de reglementare, domeniul de aplicare, excluderile din domeniu și definițiile. Regulamentul se aplică navelor de pasageri care pleacă din porturile Republicii Moldova sau sosesc în acestea. Sunt excluse navele de război, navele de stat fără activitate comercială și ambarcațiunile cu capacitate de sub 12 pasageri.

Capitolul II - Obligațiile de înregistrare (pct. 5-12) introduce principalul element nou față de cadrul normativ existent: obligația diferențiată de raportare în funcție de distanța cursei. Pentru toate cursele, compania are obligația de a asigura înregistrarea numărului total de persoane la bord înainte de plecare. Pentru cursele de peste 20 de mii de marine, obligația se extinde la date individuale ale fiecărei persoane (prenume, nume, sex, categoria de vârstă, informații privind persoanele cu mobilitate redusă sau cu nevoi speciale de asistență). Căpitanul are obligația corelativă de a verifica că numărul real de persoane îmbarcate nu depășește capacitatea autorizată.

Capitolul III - Autoritatea destinatară și accesul la date (pct. 13-20) desemnează Inspectoratul General pentru Situații de Urgență ca autoritate care primește datele înregistrate, la solicitare, în scop SAR. Este reglementat și termenul de păstrare a datelor - 60 de zile de la plecarea navei (așa cum cere Directiva), după care datele sunt șterse, cu excepția situațiilor în care sunt necesare pentru cercetarea unui accident.

Capitolul IV - Raportarea datelor (pct. 21-23) reglementează modalitățile tehnice de raportare: până la operaționalizarea GUM (preconizată pentru 2028), raportarea se va efectua prin mijloace electronice la Căpitania Portului Giurgiulești; ulterior, raportarea se va face prin GUM. Această clauză tranzitorie reflectă realitatea operativă actuală și asigură aplicabilitatea imediată a Regulamentului.

Capitolul V - Scutiri și derogări (pct. 24-27) prevede posibilitatea acordării de scutiri de către Agenția Navală, prin ordin, pentru curse de risc redus (servicii regulate cu durată sub o oră), în zone maritime de categorie D, cu proximitate adecvată a serviciilor SAR. Acest mecanism reflectă principiul proporționalității și evită impunerea de sarcini disproporționate pentru cursele cu profil de risc scăzut.

	<p>Capitolul VI - Dispoziții finale (pct. 28-30) prevede că nerespectarea Regulamentului atrage răspundere contravențională, stabilește obligația fiecărei companii de a elabora o procedură internă de conformare și instituie obligația IGSU și Agenției Navale de a încheia un protocol de colaborare privind accesul la datele înregistrate.</p>
3.2.	<p>Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare</p> <p>În procesul de elaborare a actului național, au fost analizate 3 opțiuni alternative față de opțiunea adoptată:</p> <p>Opțiunea A - Transpunere minimalistă, limitată exclusiv la obligația de raportare a numărului total de persoane, fără obligații privind datele individuale. Această opțiune nu a fost reținută întrucât ar conduce la o transpunere incompletă a cerințelor obligatorii ale Directivei, compromițând tocmai obiectivul central al acesteia, adică identificarea exactă a persoanelor în caz de accident.</p> <p>Opțiunea B - Transpunere fără clauze tranzitorii, cu intrare imediată în vigoare a tuturor obligațiilor, inclusiv a raportării prin GUM. Această opțiune nu a fost reținută întrucât sistemul GUM nu este încă operațional, iar impunerea sa ca mijloc exclusiv de raportare ar face Regulamentul inaplicabil în practică până în 2028, perioadă în care cursele de pasageri s-ar desfășura în afara oricărui cadru de înregistrare. Clauza tranzitorie adoptată (raportare electronică la Căpitania Portului Giurgiulești) asigură aplicabilitatea imediată și coerența cu HG nr. 1078/2023.</p> <p>Opțiunea C - Utilizarea formularului nr. 6 al FAL, însă această opțiune a fost exclusă din cauză că scopul acestui formular diferă de scopul Directivei. Formularul se referă la posibilitățile de facilitare a traficului, iar Directiva urmărește securitatea pasagerilor.</p>
4.	Analiza impactului de reglementare
4.1.	<p>Impactul asupra sectorului public</p> <p>Proiectul nu implică reorganizarea sau crearea de noi structuri instituționale. Implementarea se realizează în cadrul structurilor existente:</p> <p>Agencia Navală dobândește atribuții explicite de supraveghere a conformării companiilor cu obligațiile de înregistrare, de acordare a scutirilor și derogărilor, și de elaborare a formularului-tip de raportare (termen: 30 de zile de la intrarea în vigoare a hotărârii). Aceste atribuții se încadrează în mandatul instituțional existent al Agenției, fără a necesita modificări organizatorice.</p> <p>Inspectoratul General pentru Situații de Urgență dobândește calitatea explicită de autoritate destinată a datelor înregistrate în scopuri SAR. IGSU va trebui să definească, prin protocolul de colaborare cu Agenția Navală (termen: 60 de zile), modalitățile tehnice și procedurale de acces la aceste date. Și această atribuție se înscrie în mandatul SAR existent al IGSU, fără implicații structurale.</p> <p>Căpitania Portului Giurgiulești îndeplinește, în calitate de subdiviziune operativă a ANRM, rolul de punct focal de recepționare a raportărilor până la operaționalizarea GUM, conceptul căruia a fost aprobat prin HG nr. 1078/2023. La moment, nu sunt necesare dotări tehnice suplimentare semnificative, raportarea efectuându-se prin mijloace electronice existente.</p>
4.2.	<p>Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative</p> <p>Proiectul nu generează cheltuieli bugetare semnificative. Obligațiile ce revin autorităților publice (elaborarea formularului-tip, recepționarea raportărilor, monitorizarea conformării) se realizează în cadrul bugetelor aprobate ale ANRM și IGSU, fără alocări suplimentare.</p>

	<p>Pe termen lung, principalele costuri de implementare, vor fi asociate propriu-zis instituirii și operării GUM. Ulterior instituirii GUM, vor fi suportate costuri legate de integrarea datelor în GUM, care la moment sunt imposibil de efectuat.</p> <p>Pentru sectorul privat, costurile de conformare ale companiilor sunt proporționale cu obligațiile impuse și nu depășesc sarcinile administrative normale ale operatorilor de transport de pasageri. Sistemul de raportare electronică la Căpitania Portului Giurgiuilești nu presupune achiziții tehnologice speciale din partea companiilor.</p>
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	<p>Proiectul introduce obligații noi pentru companiile de transport naval de pasageri care operează din porturile Republicii Moldova sau spre acestea. Aceste obligații sunt proporționale cu obiectivul urmărit și nu au caracter discriminatoriu. Mecanismul de scutiri prevăzut în Capitolul V al Regulamentului permite atenuarea sarcinilor pentru operatorii de cursă scurtă, cu profil de risc redus. Companiile au la dispoziție o perioadă de 6 luni de la publicarea hotărârii, până la intrarea sa în vigoare, pentru adaptarea procedurilor interne.</p>
4.4.	Impactul social
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	<p>Regulamentul prevede colectarea și raportarea unor date cu caracter personal ale pasagerilor (prenume, nume, sex, categorie de vârstă, informații privind nevoi speciale). Aceste date sunt colectate exclusiv în scop SAR și sunt supuse unui regim strict de protecție: stocarea este limitată la 60 de zile de la plecarea navei, după care datele sunt șterse obligatoriu, cu excepția situațiilor legate de cercetarea unui accident pe zona SAR (sau investigarea în sensul aplicării Legii nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi). Accesul la datele individuale este limitat la IGSU, în calitate de autoritate SAR, în condițiile stabilite prin viitorul protocol de colaborare. Proiectul este compatibil cu principiile Regulamentului General privind Protecția Datelor (RGPD) și cu Legea nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal (care a și transpus RGPD la nivelul UE).</p>
4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Nu se aplică.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Nu se aplică.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	<p>Proiectul consolidează capacitatea de răspuns a Republicii Moldova la situații de urgență maritimă, contribuind la siguranța și securitatea pasagerilor și la credibilitatea statului în relația cu partenerii internaționali și UE. Pe termen mediu, integrarea datelor în GUM va contribui la modernizarea administrației maritime naționale și la convergența cu standardele Spațiului European de Transport Maritim.</p>
5.	Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
	<p>Actul UE transpus prin prezentul proiect este Directiva 98/41/CE privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare din statele membre ale Comunității, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene seria L, nr. 188 din 2 iulie 1998, nr. CELEX 31998L0041, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2017/2108 a Parlamentului European</p>

	și a Consiliului din 15 noiembrie 2017, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 315 din 30 noiembrie 2017.
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	<p>Prezentul proiect realizează o transpunere parțială a Directivei 98/41/CE. Gradul general de compatibilitate este parțial compatibil, conform tabelului de concordanță întocmit în conformitate cu Anexa nr. 2 (Modelul 1) la HG nr. 1171/2018.</p> <p>Proiectul reprezintă exercițiul primar de transpunere a Directivei 98/41/CE în legislația națională.</p> <p>Prevederile obligatorii ale Directivei care fac obiectul transunerii prin prezentul proiect vizează: obligațiile de înregistrare a numărului total de persoane (art. 4 al Directivei); obligațiile de înregistrare a datelor individuale pentru cursele de peste 20 de mile marine (art. 5); obligațiile căpitanului (art. 6); desemnarea autorității competente (art. 8 alin. (1)); termenul de păstrare a datelor (art. 8 alin. (2)); mecanismul de scutiri (art. 9); obligațiile companiei privind procedurile interne (art. 10).</p> <p>Prevederile Directivei care nu sunt transpuse prin prezentul proiect sunt cele referitoare la: obligațiile interstatale de notificare a statelor de pavilion (art. 4 alin. (2) teza a doua - aplicabile exclusiv statelor membre UE); obligațiile de raportare față de Comisia Europeană (art. 12 - aplicabile exclusiv statelor membre UE); prevederile tranzitorii cu termen expirat (art. 13 și 14 - aplicabile la momentul intrării în vigoare a Directivei).</p>
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	<p>Prezentul proiect se corelează cu următoarele acte normative naționale existente, care asigură împreună cadrul juridic integrat pentru implementare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - HG nr. 1078/2023 privind Conceptul GUM: destinația finală a raportărilor privind persoanele îmbarcate, odată cu operaționalizarea sistemului; prezentul Regulament anticipează această integrare prin clauza de la pct. 21.2; - HG nr. 413/2021 privind VTMISS: sistemul de monitorizare a traficului naval, prin care datele despre nave și pasageri sunt furnizate serviciilor SAR în timp real; datele colectate conform prezentului Regulament completează informațiile disponibile în VTMISS; - Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri: furnizează definiția zonelor maritime (art. 4), utilizată la pct. 24.3 din Regulament pentru delimitarea zonei D în care pot fi acordate scutiri; furnizează și temeiul interdicției de îmbarcare peste capacitatea autorizată (art. 7), corelat cu obligația căpitanului de la pct. 12 din Regulament. De asemenea, este necesar de menționat că prezenta intervenție legislativă va completa scopul și obiectivul Legii nr. 136/2025, adăugând existențe pe partea de securitate a pasagerilor. - HG nr. 862/2023 privind facilitarea traficului maritim (Convenția FAL): stabilește cadrul procedural pentru formalitățile portuare, în care se integrează obligațiile de raportare a datelor pasagerilor. Este necesar de menționat că Formularul nr. 6 al FAL care se referă la Lista de pasageri, reprezintă un scop diferit celui pe care-l are Directiva transpusă. <p>Nu sunt necesare modificări ale actelor normative existente ca urmare a adoptării prezentului proiect.</p>
6.	Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

	<p>În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, a fost plasat anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului Hotărârii Guvernului privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară pe platforma guvernamentală www.particip.gov.md: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16268</p> <p>Proiectul va fi suspus procesului de consultare publică și avizare/expertizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239 privind transparența în procesul decizional.</p> <p>În cadrul procesului de avizare, proiectul va fi remis spre avizare următoarelor autorități și entități publice interesate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ministerul Afacerilor Interne (IGSU); - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Centrul de Armonizare a Legislației.
7.	Concluziile expertizelor
	<p><i>Acest compartiment va fi completat după finalizarea expertizelor anticorupție și juridice, conform prevederilor articolelor 36 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.</i></p>
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
	<p>Adoptarea prezentei hotărâri nu impune modificarea sau abrogarea altor acte normative în vigoare. Proiectul se înserează în cadrul normativ existent în calitate de act sectorial distinct, care completează lacuna identificată la nivelul legislației secundare privind înregistrarea persoanelor îmbarcate pe navele de pasageri.</p> <p>Corelarea cu actele normative existente se realizează prin trimiteri explicite în corpul Regulamentului: la Legea nr. 136/2025 (art. 4 - definiția zonei maritime D, utilizată la pct. 24.3), la HG nr. 1078/2023 (pct. 21.2 - integrarea în GUM după 2028), și la HG nr. 413/2021 (cadrul general VTMISS pentru accesul SAR la date).</p>
9.	Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
	<p>Implementarea prezentei hotărâri necesită următoarele măsuri concrete, prevăzute în dispozitivul hotărârii cu termene ferme:</p> <p>În termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a hotărârii, Agenția Navală a Republicii Moldova elaborează și publică formularul-tip pentru raportarea datelor prevăzute la pct. 5-9 din Regulament. Formularul va fi disponibil în format electronic și va putea fi transmis la Căpitania Portului Giurgiulești prin poștă electronică.</p> <p>În termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a hotărârii, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență și Agenția Navală a Republicii Moldova încheie protocolul de colaborare privind modalitățile tehnice și procedurale de asigurare a accesului imediat al IGSU la datele înregistrate în conformitate cu Regulamentul.</p> <p>În termen de 6 luni de la data publicării hotărârii în Monitorul Oficial, Agenția Navală va asigura informarea companiilor cu privire la cerințele Regulamentului și la termenul de operaționalizare a GUM. Hotărârea intră în vigoare la expirarea acestui termen, asigurând un interval rezonabil de adaptare operativă a companiilor.</p> <p>Controlul asupra executării hotărârii se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.</p>

Secretar general

Angela ȚURCANU