

SINTEZA
la proiectul legii privind normele și standardele de siguranță pentru
navele de pasageri și de modificare a unor acte normative
(număr unic 794/MIDR/2024)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Cancelaria de Stat	14-93-8841 din 05.08.24	Lipsă de propuneri și obiecții.	Se acceptă.
Ministerul Finanțelor	07/5-03/442/1514 din 01.10.24	Potrivit compartimentului 4.2 din Nota de fundamentare se menționează că, implementarea proiectului legii nu implică alocarea mijloacelor financiare din contul bugetului de stat. Totodată, elaborarea altor acte normative conexe ce derivă din proiect vor avea anumite costuri. În acest sens, Nota de fundamentare urmează a fi completată cu mențiunea că cheltuielile necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor proiectului, vor fi asigurate din contul și în limita mijloacelor financiare prevăzute în acest scop, în bugetul de stat.	Se acceptă, modificări operate în proiect.
Ministerul Afacerilor Externe	DI/3/041.1-9831 din 20.09.24	cu referire la prevederile articolului 3 din proiect, în care sunt definite mai multe noțiuni, se atrage atenția asupra faptului că unele noțiuni definite nu se regăsesc ulterior în textul legii, pe când odată ce anumiți termeni sunt explicați și definiți, aceștia se prezumă că sunt utilizați. În acest sens, noțiuni precum Codul pentru navele de mare viteză, Codul stabilității intacte, convenții internaționale nu se regăsesc ulterior, totodată fiind întâlnite referințe la acele documente prin care acestea au fost explicate (i.e. Convenția SOLAS)	Se acceptă parțial, Codul pentru navele de mare viteză este utilizat la art. 6 alin.(4) pct. 3, definițiile neutilizate au fost excluse.
		referitor la documentele internaționale (convenții, coduri) utilizate pentru a explica anumiți termeni, se impune necesitatea indicării aplicabilității/opozabilității acestora în raport cu Republica Moldova, în special a modificărilor intervenite ulterior aderării;	Se acceptă parțial, modificări operate în proiect. Republica Moldova a aderat la: - Convenția cu privire la Organizația Internațională Maritimă (OIM) prin Legea nr. 53/2001;

	- Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare (include Codurile respective) prin Legea nr. 185/2005; - Convenția internațională asupra liniilor de încărcare prin Legea nr. 187/2005; însă rămâne restanțieră la implementarea prevederilor tratatelor menționate, spre exemplu Regulamentul privind siguranța navigației maritime, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 441/2023, implementează prevederile cap. V al Convenției internațională privind ocrotirea vieții umane și respectiv corespunde versiunii actualizate. Prin natura sa juridică, orice rezoluție adoptată de o organizație internațională este un act de interpretare și de confirmare a prevederilor cuprinse în tratatul de constituirea organizației respective. Adaptate în baza și în limitele actului constitutiv, rezoluția nu are o valoare juridică proprie și nici nu cuprinde, obligații imediate și directe pentru statele membre ale organizației ca și pentru alți destinatari cărora le este adresată. Rezoluțiile pot fi interpretate ca <i>“recomandări internaționale”</i>. În practică, statele membre stabilesc prin acte interne efectele care decurg din rezoluțiile adoptate. Privitor la Codurile internaționale (elaborate în cadrul OIM care sunt parte a Convențiilor internaționale), potrivit istoricului se propune implementarea prin Hotărâri de Guvern, a se vedea Hotărârea Guvernului nr. 955/2006 cu privire la implementarea Codului internațional pentru securitatea navei și a facilității portuare (ISPS Code) sau Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metodologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management
--	--

			pentru siguranța exploatării navelor și prevenirea poluării (Codul ISM).
		Rezoluțiile OMI nu includ sau cuprind, dar adoptă codurile cu cerințe tehnice menționate în definiții, ceea ce necesită reformulări corespunzătoare.	Se acceptă, modificări operate în proiect.
Ministerul Muncii și Protecției Sociale	11/4828 din 20.09.24	Urmare ratificării Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități, prin Legea nr. 166/2010, Republica Moldova și-a asumat realizarea drepturilor persoanelor cu dizabilități în toate domeniile vieții protecție socială, asistență medicală, reabilitare, acces la educație, muncă, viață publică, și la alte utilități și servicii la care are acces publicul larg, inclusiv mediul fizic, transport, tehnologii și sisteme informaționale, reglementate și în Legea nr. 60/2012, privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități. Totodată, art. 17 din Legea prenotată, stipulează politica de stat în domeniul accesibilității, prin evaluarea situației în domeniu și întreprind măsuri concrete pentru a facilita accesul persoanelor cu dizabilități, în condiții de egalitate cu ceilalți, la mediul fizic, la transport, la informație și la mijloacele de comunicare, inclusiv la tehnologia informației și la comunicațiile electronice, la alte utilități și servicii deschise sau furnizate publicului. Astfel, pentru a asigura utilizarea uniformă a noțiunilor în cadrul normativ, precum și pentru a racorda prevederile proiectului în cauză la prevederile Legii nr. 60/2012, Ministerul Muncii și Protecție Socială propune următoarele modificări, după cum urmează:	
		1. Corelarea noțiunilor de „persoană cu dizabilități” și „persoană cu mobilitate redusă” prin prisma cadrul normativ internațional cât și cel național.	Nu se acceptă, noțiunea „ <i>persoană cu dizabilități</i> ” este definită în Legea nr.60/2012 privind incluziunea social a persoanelor cu dizabilități, iar noțiunea „ <i>persoană cu mobilitate redusă</i> ” nu este definită în cadrul normativ național. Respectiv, potrivit art. 28 alin.(2) al Legii 100/2017 cu privire la actele normative în proiect se definește noțiunea utilizată similar în legislația UE.
		2. Pe tot parcursul textului proiectului de lege, cuvântul „handicap”, la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvântul „dizabilitate”	Se acceptă, modificări operate în proiect.
		La articolul 3 din proiectul de lege, noțiunea „persoane cu mobilitate redusă” urmează a fi revizuită prin prisma prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1177/2010 al Parlamentului European și	Nu se acceptă, la elaborarea proiectul au fost respectate dispozițiile prevăzute la art. 3 al Legii nr. 100/2017 cu privire

al Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare.	la actele normative. Luând în considerație că Regulamentul la nivelul Uniunii Europene este un act legislativ cu forță juridică obligatorie, care trebuie pus în aplicare, iar directiva reprezintă un act legislativ care stabilește un obiectiv, respectiv se consideră oportun preluarea definiției potrivit directivei.
4. La articolul 8 din proiectul de lege, denumirea articolului se expune următoarea redacție: „Articolul 8. Cerințe de siguranță pentru pasagerii cu dizabilități sau cu mobilitate redusă”	Nu se acceptă, la art. 3 din proiect este definită noțiunea de <i>“persoană cu mobilitate redusă”</i>, prin urmare utilizarea unei terminologii noi precum <i>“pasagerii cu dizabilități sau cu mobilitate redusă”</i> este contrar normelor statuate la art. 54 alin.(1) lit. c). al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.
Subsidiar, recomandăm revederea proiectului notat prin prisma Directivei (UE) 2019/882 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor, crearea de produse și servicii accesibile, care are ca scop de a contribui la buna funcționare a pieței interne, prin apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre în ceea ce privește cerințele de accesibilitate aplicabile anumitor produse și servicii, în special prin acordarea accesului în siguranță a persoanelor cu dizabilități la bordul navelor de pasageri și la bordul navelor de pasageri de mare viteză, atunci când sunt angajate în voiaje internaționale (acțiune ce se regăsește în Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027).	Nu se acceptă, proiectul propus stabilește la art. 8 ca armatorii trebuie să se asigure că persoanele cu mobilitate redusă dispun de acces în condiții de siguranță pe toate navele de pasageri. În aceste sens, navele de pasageri trebuie proiectate/construite orientărilor menționate la alineatului (3). Pe de altă parte, propunerea de a include cerințe de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor, crearea de produse și servicii accesibile care vor contribui la buna funcționare a pieței interne nu corespunde obiectivelor și scopului proiectului propus. Atenționăm că normele proiectul nu vizează produsele identificate în articolul 2 al Directivei (UE) 2019/882 și anume <i>sisteme hardware de uz general, terminale pentru autoservire, echipamente terminale destinate consumatorilor dotate cu capacități informatice interactive</i>, care vor fi introduse pe piață după 28 iunie 2025. Subsidiar

			remarcăm că în compartimentul Rezumatul documentului categoria serviciilor reglementate de actul european sunt: <i>anumite elemente de toate tipurile de transport, cum ar fi site-uri web, servicii mobile, bilete electronice, informații</i>, respectiv nu este clară obiecția. La final, reiterăm scopul proiectul propus spre examinare este de a introduce un nivel uniform de siguranță a vieții umane la bordul navelor, ceea ce nu este în concordanță cu scopul declarat în Directiva 2019/882.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării	03-2916 din 20.09.24	1. La articolul 11, este prevăzut că Agenția Navală va emite certificatul de siguranță al navei de pasageri. Menționăm că, în conformitate cu normele stabilite la art. 4¹ alin. (4) din Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător „Condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea și retragerea certificatelor se stabilesc prin lege. Pentru eliberarea unui certificat, legea prevede documentele care se anexează la cerere, taxa sau modul de stabilire a acesteia, precum și lista condițiilor generale a căror neîndeplinire poate conduce la retragerea sau anularea certificatului. Guvernul aprobă, în limitele legii, procedura amănunțită și cerințele de solicitare, eliberare și retragere/anulare a unui certificat, cu indicarea particularităților de procedură și a condițiilor în cazul în care un certificat se acordă în mod diferit în funcție de specificul obiectului și/sau subiectului.” Astfel, considerăm judicios ca proiectul de lege să fie completat cu norme procedurale care ar clarifica cum se depune cererea pentru emiterea certificatului, în ce termen se analizează și cum se emite certificatul de siguranță al navei de pasageri.	Se acceptă, modificări operate în proiect.
		2. La articolul 14: • De ordin tehnic:	Se acceptă parțial, modificări operate în proiect.
		- Potrivit art. 63 alin. (4) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, dacă adoptarea unui act normativ implică modificarea	Cu privire la stabilirea măsurilor tranzitorii se va lua în considerație că actualmente în registrul naval nu

		altor acte normative, aceste modificări trebuie incluse fie într-un proiect separat de modificare, fie în dispozițiile finale ale actului normativ de bază. În situația în care sunt afectate mai mult de două acte normative, lista acestor modificări trebuie prezentată într-o anexă distinctă. Astfel, art. 14 al proiectului de lege modifică mai multe acte normative, însă aceste modificări nu sunt prezentate în mod corespunzător conform normelor prevăzute. Modificările nu sunt ordonate cronologic, iar unele dintre ele lipsesc dintr-o anexă separată, conform cerințelor legale. În acest sens, se propune completarea art.14 cu o anexă distinctă care să includă lista completă a actelor normative modificate și specificațiile exacte ale modificărilor. De asemenea, este necesar să se respecte ordinea cronologică a acestor modificări, pentru a asigura o claritate deplină și o transparență legislativă. Subsecvent, notăm că articolul vizat modifică acte normative existente, însă nu include măsuri tranzitorii clare pentru a asigura continuitatea raporturilor juridice create în temeiul vechilor reglementări, conform cerințelor art.48 din Legea nr. 100/2017. Această omisiune poate genera incertitudini în aplicarea noului cadru legal și dificultăți în corelarea normelor noi cu cele existente. În contextul celor menționate supra, recomandăm introducerea unor dispoziții tranzitorii clare, care să prevadă o perioadă de tranziție adecvată pentru implementarea noilor norme și corelarea acestora cu actele normative preexistente, în special, ar trebui reglementate măsurile care să permită continuarea raporturilor juridice născute în baza reglementărilor vechi pe durata tranziției.	sunt înregistrate nave de pasageri, iar normele propuse urmează să intre în vigoare la 18 luni din data publicării în Monitorul Oficial.
		De ordin conceptual	
		la alin. (1) cu referire la completarea Compartimentului III din anexa nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător cu poziția 21 ¹ reliefăm că,	Se acceptă, modificări operate în proiect.
		denumirea certificatului urmează a fi expusă după cum urmează „certificatul de siguranță al navei de pasageri”.	
		la alin. (3) se propun modificări la art. 231 alin. (1) din Legea nr. 235/2011 privind activități de acreditare și de evaluare a	Se acceptă parțial, modificări operate în proiect.

conformității. Modificările propuse de autor vizează introducerea aspectelor ce țin de utilizarea altor tipuri de marcaj la necesitate decât marcajul CE. Menționăm că, marcajul CE indică faptul că un produs a fost evaluat și este în conformitate cu cerințele esențiale ale legislației Uniunii Europene care reglementează sănătatea, siguranța, protecția mediului și alte aspecte de interes public. Acesta este necesar pentru produsele supuse uneia sau mai multor directive sau regulamente UE care prevăd aplicarea acestui marcaj, permițând produsului să fie comercializat liber. Legislația sectorială de armonizare a UE prevede aplicarea marcajului CE care urmează principiile Regulamentului (CE) nr. 765/2008 și ale Deciziei nr. 768/2008/CE. Totodată, în cazuri justificate în mod corespunzător, există însă o excepție de la această regulă, un act legislativ de armonizare totală întemeiat pe Decizia nr. 768/2008/CE poate să prevadă un alt marcaj decât marcajul CE. De exemplu, Directiva 2014/90/UE privind echipamentele maritime nu prevede marcajul CE, ci o marcă de conformitate specifică – marcajul „timona”. Conform Directivei 2014/90/UE, marcajul „timona” indică faptul că echipamentele maritime respectă cerințele de siguranță și protecție a mediului stabilite de legislația Uniunii Europene și de convențiile internaționale relevante, cum ar fi Convenția SOLAS (Convenția Internațională pentru Siguranța Vieții pe Mare). Acest marcaj este aplicat echipamentelor maritime care au trecut cu succes evaluarea conformității efectuată de un organism notificat, asigurând astfel că acestea pot fi utilizate în mod sigur la bordul navelor. Astfel, propunerea de a include prevederi ce țin de utilizarea altor tipuri de marcaj, la necesitate, decât marcajului CE, în art. 23¹ alin. (1) din Legea nr. 235/2011, va aduce la suprapuneri care nu ar oferi claritate suplimentară dar ar putea genera interpretări contradictorii referitor la marcaj, inclusiv pentru supravegherea

A fost acceptată excluderea normei de modificare a Legii nr. 235/2011 privind activități de acreditare și de evaluare a conformității. În acest sens se propune ajustarea Codului navigației maritime comercial cu reglementări specifice aplicabile echipamentelor maritime(a se vedea anexa pct.1 la modificările Codului navigației maritime comerciale). Totodată, Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării va lua în considerație conflictul de norme și va interveni în corelarea normelor naționale potrivit reglementărilor internaționale. Conform informației prezentate de MDDE, doar aplicarea *marcajului timona* se realizează în baza principiilor generale utilizate la aplicarea *marcajul CE*.

		pieței. Având în vedere claritatea reglementărilor sectoriale existente, propunem excluderea modificărilor inițiate la art. 23¹ alin. (1) din Legea nr. 235/2011 și menținerea reglementărilor privind marcajele echipamentelor maritime, în speță marcajul „timona”, în cadrul legislativ specific, conform prevederilor Directivei 2014/90/UE care urmează a fi transpuse în legislația națională a Republicii Moldova	
Centrul de armonizare a legislației	31/02-126-10703 din 25.09.24	Obiecții privind clauza de armonizare Astfel, ținând cont de recente modificări operate la Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018, în conformitate cu HG nr. 447/2024, în temeiul pct. 33 și 34, clauza de armonizare urmează a fi modificată și expusă în următoarea redacție: ”Prezenta Lege transpune parțial (transpune art. 1 - 9, art. 12, art. 13, Anexa II și III) din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, CELEX: 332009L0045, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 163 din 25 iunie 2009, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2022/1180 al Comisiei din 11 ianuarie 2022”.	Se acceptă parțial, modificări operate în proiect. Se va lua în considerare că anexa nr. 2 a fost exclusă conform obiecțiilor formulată de alte instituții.
		Obiecții privind tabelul de concordanță La compartimentul 1 al Tabelului se va indica tipul, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, nr. CELEX, inclusiv cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului juridic european de modificare. Totodată, se va completa cu numărul CELEX și data publicării pentru Directiva 2009/45/CE - CELEX: 32009L0045, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 163 din 25 iunie 2009, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul delegat (UE)	Se acceptă parțial, modificări operate în proiect. Se va lua în considerare că anexa nr. 2 a fost exclusă conform obiecțiilor formulată de alte instituții.

		2022/1180 al Comisiei din 11 ianuarie 2022. De asemenea, la compartimentul 6 al Tabelului de concordanță, se va indica calificativul „Prevederi UE neaplicabile” pentru art. 15, iar pentru Anexa I din actul UE se va indica calificativul „Prevederi UE netranspose”.	
		Obiecții privind Nota de fundamentare	
		Compartimentul 5 al Notei de fundamentare va reflecta în mod detaliat informația relevantă aspectelor de compatibilitate cu Directiva 2006/45/CE.	Se acceptă, modificări operate în proiect.
Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi	33 din 18.09.24	Din motiv că certificatul de siguranță se regăsește la categoria „autorizațiilor” în Nomenclatorul actelor permissive, conform rigorilor din art.4 ¹ din Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, în lege trebuie să se prevadă - condițiile primare, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea, deținerea și retragerea autorizațiilor, inclusiv legea prevede expres lista exhaustivă a documentelor care se anexează la cerere, taxa, precum și lista exhaustivă a condițiilor a căror neîndeplinire poate conduce la retragerea autorizației. În hotărâre de Guvern pot fi prevăzute (limitele legii) - procedura amănunțită certificarea cât și cerințele specifice. Astfel, la art. 6 alin. (2) 1. Lit. a), art. 6 alin. (3) lit. a) și c) și art. 11 alin. (3) se propune substituirea cuvintelor „prin ordinul conducătorului autorității centrale de resort” cu cuvintele „de către Guvern”.	Se acceptă, Modificări operate în proiect. Se va lua în considerație categoria actului permis drept certificat, act care confirmă respectarea unor cerințe de ordin tehnic. Complementar proiectul a fost ajustat rigorilor stabilite la art. 4 ¹ alin.(1) lit. c) al Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.
		La art. 12 alin. (2) după cuvântul „Agenția” se va completa cu cuvântul „navală”.	Se acceptă, modificări operate în proiect.
Consiliul Concurenței	DJ-06/632- 1387 din 24.09.24	Lipsă de propuneri și obiecții.	Se acceptă.
Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea		În proiect se operează cu noțiunea de „autoritatea centrală de resort”. Se remarcă că acest termen necesită clarificare, odată ce astfel de terminologie nu se regăsește în cadrul legislativ care se referă la activitatea autorităților administrației centrale. Este cel	Se acceptă, modificări operate în proiect. La art. 3 au fost definite noțiunile respective.

activității de întreprinzător	puțin recomandabil la noțiuni să fie inclusă definiția în care să se indice denumirea expresă a ministerului sau altei autorități corespunzătoare. În aceeași ordine de idei, proiectul operează cu noțiunea de „organizație recunoscută” care ar avea atribuția de inspecție și acordare a certificatului de securitate. Nu este clar la ce tip de organizație se referă, de către cine este recunoscută și în conformitate cu ce cadru normativ se efectuează recunoașterea în cauză. Cel puțin nu este clar dacă aceste sunt organisme de inspecții care trebuie să fie acreditate conform SM EN ISO/IEC 17020 sau aceste organisme sunt societățile de clasificare care se recunosc/autorizează după un cadru normativ național distinct. Astfel este necesar ca în proiect să se includă mai multe detalii în acest sens și să se facă cel puțin trimitere la cadrul normativ relevant, care prevede regimul juridic al acestor „organizații recunoscute”.	
	În proiect se prevede că certificarea navei se realizează prin inspecții, care sunt de competența Agenției Navale. Luând în calcul că modul în care se prezintă aceste inspecții, și faptul că se realizează de un organ de control (autoritate publică), acestea mai puțin pot fi calificat ca și inspecții în cadrul procesului de evaluare a conformității și mai mult se califică ca și inspecții în calitate de acțiuni de control de stat la acordarea/prelungirea unui act permisiv. În acest sens, pentru a nu crea proceduri paralele și a asigura că inspecția realizată de Agenție va fi suficient reglementată, previzibilă și transparentă, cel puțin la noțiuni sau într-un alineat separat se recomandă de a completa proiectul cu clarificarea că inspecția se realizează de către Agenția Navală în conformitate cu procedura controlului de stat. Inclusiv de completat la art.12 că certificatul se retrage de Agenție „cu indicarea tuturor neconformităților în procesul-verbal de control”.	Se acceptă, modificări operate în proiect.
	La art.11 alin.(3) se prevede că „autoritatea centrală de resort” poate modifica formatul certificatului, chiar dacă aceste se aprobă în anexă la lege. Acest fapt nu este posibil, odată ce prin actul unei „autorități” nu poate fi modificată norma legii sau acel act nu poate	Se acceptă, modificări operate în proiect. Au fost ajustate normele de la art. 10, 11 și 12.

		contraveni legii. Luând în calcul rigorile față de acte permissive, formatul certificatului și alte norme subsidiare ce țin de procedura de acordare și cerințe de bază, pot fi aprobate cel puțin de Guvern, dacă nu sunt aprobate deja prin lege. În privința certificatului, modului de solicitare și acordare, atenționăm că lipsesc aspecte de procedură foarte importante (ex. cum se depune cererea, ce documente se anexează la cerere, în cât timp Agenția este obligată să efectueze inspecția și să emită certificatul, în ce situații certificatul poate fi refuzat etc.). Aceste aspecte necesită să fie incluse în proiect sau cel puțin în lege se includ cele mai importante repere, după care într-un regulament aprobat de Guvern se prevăd alte particularități și detalii. În caz contrar, vor fi aplicate regulile de bază prevăzute de Legea nr.160/2011, chiar dacă acestea ar putea să nu se potrivească întocmai procesului de emitere a certificatului în cauză. În aceiași ordine de idei este important de a clarifica în această lege dacă Agenția va percepe taxe pentru inspecții și emiterea certificatului și dacă nu este posibil de indicat mărimea acestor taxe, cel puțin de prevăzut că acestea se aprobă de Guvern, cu indicarea unor repere metodologice necesare	
Agenția Navală	03-333 din 16.09.24	<i>La textul proiectului de lege:</i>	
		Constatăm că dispozițiile Art. 1 din proiect nu reflectă în mod corespunzător prevederile Art. 1 al Directivei 2009/45/CE.	Se acceptă parțial, modificări operate în proiect în vederea ajustării scopului declarat în vederea includerii stabilirii procedurilor de negociere în vederea armonizării normelor aplicabile navelor de pasageri.
		Proiectul face trimitere la Convențiile LL 661 și SOLAS 742 , tratate internaționale la care Republica Moldova a aderat prin Legile nr. 187/2005 și respectiv nr. 185/2005, însă, actele normative secundare necesare pentru implementarea acestora nu au fost încă elaborate și aprobate. În acest context, apreciem ca fiind necesară inițierea procedurii de elaborare a acestor acte normative pentru a asigura o conformitate deplină cu cerințele	S-a luat act.

	internaționale în domeniul maritim. În subsidiar, subliniem că și Codurile HSC 19943 și HSC 20004 rămân netranspuse în legislația națională, conform prevederilor Convenției SOLAS 74, Cap. X	
	Definițiile „Codul stabilității intacte” și „înălțimea etravei” nu se regăsesc aplicate în conținutul efectiv al proiectului de lege, rezumându-se strict la definiții fără o utilitate practică pe parcursul textului proiectului, fiind astfel considerate superflue.	Se acceptă, modificări operate în proiect.
	La art. 10 alin. (3) se invocă Rezoluția A.997(25) a Organizației Maritime Internaționale, care însă nu a fost încă implementată în legislația Republicii Moldova. În consecință, aplicarea acesteia în cadrul actual este impracticabilă.	S-a luat act, Complementar remarcăm faptul că: 1. Republica Moldova a aderat la Convenția cu privire la Organizația Internațională Maritimă (OIM) prin Legea nr. 53/2001; 2. Rezoluția A.997(25) a fost adoptată în cadrul OIM (baza adoptării art. 16 lit. j din Convenție) și invită statele semnatare să respecte orientările adoptate . Sub aspectul, prevederilor de la alin.(1) lit. c) din art. 54 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și istoricul actelor normative adoptate, precum Hotărârea Guvernului nr. 298/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova, care implementează și pune în aplicare o Rezoluție OIM, Hotărârea Guvernului nr. 413/2021 pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime și Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului ISM) se consideră judicious utilizarea și aplicarea orientărilor identificate la

		nivel internațional. Prin urmare respectivul proiect va contribui la transpunerea reglementate agreate la nivel internațional.
	În contextul art. 13 alin. (1), menționăm că, alături de „Armatorii”, și „comandanții de nave” sunt deopotrivă responsabili pentru respectarea măsurilor impuse. De asemenea, subliniem că răspunderea acestora poate fi de natură penală, în funcție de gravitatea faptei. Acest aspect este deosebit de relevant în contextul navelor de pasageri, unde încălcările pot genera pagube semnificative, conform practicii maritime internaționale.	Se acceptă, Modificări operate în proiect.
	La art. 5 alin. (4) se face referire la reglementarea tehnică pentru echipamentele maritime care urmează a fi aprobate de Guvern. Totodată, conform art. 16 alin. (3), „Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în termen de 18 luni de la data publicării prezentei legi, va transmite Guvernului spre aprobare Codurile internaționale și alte acte normative pentru implementarea prezentei legi”. Acest lucru vine în contradicție cu faptul că MIDR a elaborat deja versiunea inițială a proiectului hotărârii Guvernului privind echipamentele maritime (expediat spre promovare prin scrisoarea MIDR nr. 12-4143 din 07.08.2024), fără a avea bază legală, aceasta regăsindu-se de fapt în proiectul legii. Menționăm că, în mod firesc, Legea trebuie aprobată inițial, iar ulterior adoptate actele normative secundare. În acest fel, se va asigura un proces legislativ coerent.	Nu se acceptă, obiecția nu este relevantă proiectului propus spre examinare. Cu titlul informativ proiectele de acte normative se transmit spre consultare în prealabil cu subiecții interesați, ulterior după definitivarea versiunii inițiale se va solicita înregistrarea acestuia la Cancelaria de Stat. Complementar, se ia în considerare că actul normativ trebuie să se integreze organic în cadrul normativ în vigoare, fiind corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel cu care se află în conexiune.
	Anexa la Lege, precum și Anexa la Certificatul de siguranță, ar trebui redactate și într-una dintre limbile oficiale ale Organizației Maritime Internaționale, conform prevederilor Convenției SOLAS 74, Cap. I, Regula 15.	S-a luat act. În contextul că anexa a fost exclusă, potrivit obiecțiilor formulate opțiunea va fi analizată la transpunerea actelor relevante propunerii.
	În continuare, pe lângă obiecțiile specifice aduse textului proiectului de lege, considerăm că promovarea acestuia în forma actuală nu este justificată dintr-o serie de motive fundamentale, pe care le detaliem mai jos. Remarcăm că, în conformitate cu Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru	Nu se acceptă. obiecția nu este relevantă proiectului propus spre examinare. Se salută inițiativa partenerilor externi, respectiv în cazul în care vor fi recepționate proiectele actelor

perioada 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023, indicatorul de performanță asociat transpunerii Directivei 2009/45/CE prevede adoptarea unei Hotărâri de Guvern. În acest context, constatăm că MIDR a elaborat un proiect de lege în vederea transpunerii acestei directive, și nu un proiect de Hotărâre de Guvern, așa cum este indicat în Plan.

De asemenea, subliniem că o lege ordinară trebuie să includă principii și norme generale de reglementare a unui domeniu, conform art. 3 și art. 5 din Legea nr. 100/2017 privind actele normative. În acest context, Directiva 2009/45/CE transpune un capitol din Convenția SOLAS, care vizează reglementările speciale și tehnice. Ținând cont de faptul că această convenție este amendată periodic în privința reglementărilor tehnice, considerăm că aceste modificări ar trebui incluse într-un act normativ aprobat de Guvern, deoarece Parlamentul nu va putea adapta anual reglementările tehnice pentru navele de pasageri. Acest raționament este susținut și de Manualul privind armonizarea legislației, aprobată prin Ordinul nr. 1/2023 al Centrului de Armonizare a Legislației, care recomandă utilizarea unui act normativ subordonat pentru reglementarea detaliilor tehnice.

În plus, această abordare poate genera ambiguități în aplicarea normelor și ineficiențe, mai ales în cazul modificării unor norme tehnice la nivelul unei Convenții sau Anexe (de ordin tehnic), fie că este vorba de o Directivă sau un Regulament al UE. Deoarece modificările tehnice sunt frecvente și necesită actualizări constante, acestea impun o flexibilitate legislativă crescută, pe care doar actele normative subordonate o pot asigura, evitând astfel procedurile mai rigide ale Parlamentului.

În continuarea celor menționate, dorim să subliniem că, în perioada 2024-2025, în cadrul unui Proiect de Asistență Tehnică, sub coordonarea World Maritime University (contractată de EMSA), vor fi elaborate acte normative pentru transpunerea a 14 Directive UE din domeniul maritim, inclusiv Directiva 2009/45/EC. De asemenea, este prevăzută transpunerea Convenției SOLAS printr-o lege, împreună cu hotărâri de Guvern

vizate și după caz, se va propune ajustarea normelor respective.

		corespunzătoare fiecărui capitol din convenție. Astfel, aceste acte vor acoperi pe deplin cerințele de siguranță aplicabile navelor de pasageri și ambarcațiunilor de mare viteză, așa cum sunt prevăzute în prezentul proiect de lege. În acest context, considerăm esențială o mai bună corelare a inițiativelor legislative ale MIDR cu proiectele de asistență tehnică deja în derulare. O astfel de abordare ar contribui la evitarea dublării eforturilor și ar asigura o coerență sporită în implementarea reglementărilor în domeniu, consolidând, totodată, colaborarea eficientă cu partenerii noștri internaționali. Având în vedere considerentele exprimate mai sus, nu putem susține, în consecință, proiectul de lege privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și modificarea unor acte normative (număr unic 794/MIDR/2024).	
Portul Fluvial Ungheni	216 din 30.09.24	Lipsă de propuneri și obiecții.	Se ia act.
Î.C.S.”Danube Logistics” SRL		Nu a prezentat avizul.	
Avizare și consultare publică repetată			
Ministerul Muncii și Protecției Sociale	11/6162 din 03.12.24	reiterează poziția expusă anterior (scrisoarea MMPS, nr. 11/4828 din 20.09.2024)	A se vedea argumentările la avizul indicat.
Ministerul Afacerilor Externe	DI/3/041.1-12711 din 03.12.24	Lipsa de propuneri sau obiecții suplimentare.	Se acceptă.
Ministerul Finanțelor	07/5-09/645	Lipsa de propuneri sau obiecții	Se acceptă.
Centrul de armonizare a legislației	31/02-69-13231 din 03.12.24	În contextul celor expuse mai sus, în Tabelul de concordanță pentru Directiva 2009/45/CE, la compartimentul 1, se va exclude referințele la ultimele modificări a actelor UE: Directiva 2010/36/UE, Directiva (UE) 2016/844, Directiva (UE) 2017/2108 și Regulamentul delegat (UE) 2020/411, se va indica mai întâi titlul actului UE, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, nr. CELEX, inclusiv	Se acceptă, modificări operate în tabelă.

		cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului juridic european de modificare: Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, CELEX: 332009L0045, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 163 din 25 iunie 2009, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2022/1180 al Comisiei din 11 ianuarie 2022, obiecție valabilă și pentru Directiva 96/75/CE.	
		Totodată, pentru Directiva 96/75/CE, la compartimentul 8, se va indica calificativul „Prevederi UE neaplicabile” pentru art. 9, iar în compartimentul 9 vor fi indicate proiectele de acte naționale viitoare prin care vor fi transpuse dispozițiile UE menționate	Se acceptă parțial, Modificări operate în tabelă.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării	Aviz 03-3775 din 17.12.24	La Anexa proiectului de lege „Modificarea unor acte normative”, compartimentul II: La modificările de la Anexa nr.1 a Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, la pct.1, subpct. 1.2, Actele permissive care se încadrează în categoria autorizațiilor se completează cu următoarele acte permissive: „41¹ certificat de autorizare al organizației de management al continuității navigabilității; 41² certificat de autorizare al organizației de pregătire pentru întreținere; 41³ certificat de autorizare al organizației cu privilegii combinate în materie de navigabilitate”. Este de menționat că, în conformitate cu normele stabilite la art. 4¹ alin. (3) din Legea nr.160/2011 „Condițiile primare, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea, deținerea și retragerea autorizațiilor se stabilesc prin lege. Pentru eliberarea unei autorizații, legea prevede expres lista exhaustivă a documentelor care se anexează la cerere, taxa, precum și lista exhaustivă a condițiilor a căror neîndeplinire poate conduce la retragerea autorizației. Guvernul aprobă, în limitele legii, procedura amănunțită și cerințele specifice în cazul	Se acceptă conceptual. La moment normele de bază pentru întreg domeniu „Navigabilitate” sunt instituite în Codul aerian al Republicii Moldova și reglementat în întregime de art. 20, în speță alin. (2), lit. d) care statuează următoarele: „d) organizațiile responsabile pentru întreținerea produselor, a pieselor și a echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. În lipsa unor dispoziții contrare, aceste capacități și mijloace sânt recunoscute prin emiterea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a unei aprobări organizației. În aprobare se specifică privilegiile acordate organizației autorizate și domeniul de aplicare al respectivei aprobări. Totodată, obiecția va fi examinată în cadrul acțiunii de elaborare a noului Cod aerian.

		în care autorizarea poate fi acordată parțial sau aceeași autorizație se acordă în mod diferit în funcție de particularitățile activității, obiectului și/sau subiectului”. Astfel, considerăm necesar de a elabora modificări la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 în vederea includerii normelor materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea și retragerea actelor permissive în cauză.	
Consiliul Concurenței	DJ-06/813-1680 din 11.12.2024	Lipsa de propuneri sau obiecții	Se acceptă.
Autoritatea Aeronautică Civilă	3012 din 02.12.2024	Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare - AAC) a examinat proiectul legii privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și modificare a unor acte normative, și comunică despre susținerea promovării acestuia. Atragem atenția că, prevederile anexei „Modificarea unor acte normative” la proiectul național, și anume, ale pct. II – care modifică anexa nr. 1 a Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, sunt absolut necesare în contextul în care ar permite promovarea ulterioară a proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind continuitatea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea organizațiilor și a personalului cu atribuții în domeniu, și de abrogare a unei Hotărâri (număr unic 680/MIDR/2024). Menționăm că, tergiversarea promovării acestuia creează diferențe majore în raport cu cerințele internaționale impuse atât față de autoritatea responsabilă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile, cât și pentru agenții aeronautici responsabili de întreținerea tehnică a aeronavelor	Se acceptă.
Agenția Navală	03-458 din 11.12.24	<i>I. La proiectul legii</i>	
		1. La art. 6, alin. (4), sbp. 4, cuvintele ”Agenția Navală” se substituie cu cuvintele ”administrația statului de pavilion”, având drept scop transpunerea exactă a prevederilor Directivei în aspectul uniformizării cerințelor și acceptării de către statele	Se acceptă parțial, modificări operate în proiect în vederea stabilirii unei norme generale potrivit normei Directivei supuse transunerii.

asupra cărora se răsfrânge Directiva. Menționăm că în redacția propusă, articolul are aspect unilateral, fapt ce contravine scopului Directivei în sensul uniformizării normelor și standardelor de siguranță pentru navele de pasageri, și poate crea impedimente în implementarea corectă a standardelor menționate. În redacția actuală reiese că doar Republica Moldova are dreptul să aplice norme care le consideră echivalente cu cele a organizației recunoscute, dar asupra navelor sub pavilionul statelor UE această cerință nu se răsfrânge conform redacției prezentate. Astfel, nu putem afirma că normele și standardele de siguranță a navelor de pasageri sunt uniforme. Totodată, redacția actuală lasă loc de interpretări, spre exemplu la intrarea navei în port, căreia statul de pavilion a stabilit norme corespunzătoare echivalente cu cele a organizației recunoscute, Republica Moldova nu le va recunoaște deci nava se va considera substandardă.	
La art. 9 alin. (3), alin. (6) și art. 14 alin. (2) sintagma ”căile navigabile ale Republicii Moldova” nu cade sub incidența prezentului proiect și a directivei transpuse, respectiv trebuie revizuită. Astfel, sintagma ”se efectueze voiaje pe căile navigabile ale Republicii Moldova” trebuie substituită cu sintagma ”facă escală în porturile din Republica Moldova”;	Se acceptă, Modificări operate în proiect.
La art. 10: 1) alin. (4) urmează a fi revizuit deoarece cu administrațiile de stat port nu se încheie acorduri separate, convențiile din domeniu la care sunt parte statele respective și Republica Moldova, stau la baza colaborării în sensul prezentului alineat; 2) alin. (5) și (6) urmează a fi excluse din cauza neaplicabilității, lipsei temeiului juridic, inclusiv lasă loc de interpretări din punct de vedere a integrității și, drept urmare, poate să prezinte pericol pentru navigație în siguranță. În conformitate cu prevederile Reg. 6 lit. c) al Convenției SOLAS 1988 Amend/Chapter I (HSSC), când condițiile de navigație în siguranță, stipulate în instrumentele OMI, sunt periclitate, statul port nu permite sau permite plecarea navei din port doar în scopul deplasării la șantierul de reparații	Se acceptă parțial, modificări operate în proiect. Luând în considerație aspectele privind pericolul deficiențelor navei și potrivit practicii internaționale în urma constatării neconformității se stabilește o procedură pentru remedierea deficiențelor. unde se stabilește și aspectele privind locul de reparație pe care le prezintă. Aceasta conține toate aspectele relevante pentru ulteriorul control. Astfel alin.(5) va avea următorul cuprins: <i>“în cazul în care se constată că nava nu corespunde cu cerințele</i>

		corespunzător, fără pericol pentru navă sau persoanele de la bord. Subsidiar, prevederile menționate la alineatele prenotate nu se regăsesc în Directiva 2009/45/CE or reiterăm că prezentul proiect transpune Directiva enunțată.	<i>prevăzute de prezenta lege, se stabilește procedura pentru remedierea deficiențelor.”</i>
		Art. 11 1) la alin. (2) cuvântul ”următoarele” se exclude. Totodată, reiterăm că, în conformitate cu prevederile Convenției SOLAS 1988 Amend/Chapter I (HSSC)/Reg.15, în cazul în care certificatele nu sunt emise în limbile engleză sau franceză, acestea trebuie să conțină o traducere în una din aceste limbi. 2) la alin. (4), considerăm oportun includerea denumirilor codurilor la care se face referință, și abreviațiile acestora conform prevederilor directivei. Menționăm că sunt multe coduri aplicabile domeniului transport naval, și definirea acestora nu va fi temei de interpretări eronate	Se acceptă, modificări operate în proiect.
		Art. 12 1) la alin. (2), este neclară sintagma ”Cerințele de solicitare”, la ce se face referire? Proiectul include parțial prevederi cu privire la eliberarea și retragerea/anularea Certificatului de siguranță al navei de pasageri. Respectiv, ar fi oportun completarea proiectului cu cerințe privind eliberarea și retragerea/ anularea Certificatului de siguranță al navei de pasageri. 2) alin. (6), după cuvintele ”certificatul de siguranță al navei” se completează cu cuvintele ”de pasageri”, deoarece în conformitate cu prevederilor Convențiilor OMI există mai multe tipuri de certificate de siguranță a navei. Totodată, reiterăm că, în conformitate cu prevederile Convenției SOLAS 1988 Amend/Chapter I (HSSC)/Reg.15, în cazul în care certificatele nu sunt emise în limbile engleză sau franceză, acestea trebuie să conțină o traducere în una din aceste limbi. 3) la alin. (7), cuvintele ”procesul-verbal de control” se substituie cu cuvintele ”raportul de inspecție”, în corespundere cu practica internațională (în speță a se vedea Black Sea MoU sau Paris MoU);	Se acceptă parțial, modificări operate în proiect. Cu privire la substituirea cuvintele ”procesul-verbal de control”, se reiterează prevederile art. 3 alin.(4) lit. a) al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Respectiv, proiectul a fost corelat cu actele normative de același nivel, în cazul dat cu Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat, care prevede <i>procesul-verbal de control</i> - act întocmit în urma controlului inopinat sau planificat, în care se înregistrează constatările/rezultatele controlului (în partea de constatare), după caz se prescriu modalități de înlăturare a încălcărilor și/sau măsuri restrictive (în partea prescriptivă) și, după caz, se constată contravenții și se prescriu sancțiuni (în partea sancționatorie). Subsidiar, remarcăm că potrivit proiectului se admite <i>raportul</i> în cazul când inspecția este efectuată de organizațiile recunoscute.

		Art. 13 de re-inclus alin. (2) cu următorul cuprins: ”(2) Examinarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor contravenționale pentru nerespectarea prezentei legi se efectuează în conformitate cu prevederile Codului contravențional nr. 218/2008.”. Manifestăm nedumerire cu privire la excluderea de către autorul proiectului a alin. (2) or urmare examinării Sintezelor obiecțiilor și propunerilor la proiectul prenotat constatăm că din partea autorităților vizate n-au fost propuneri de excludere a acestuia	Nu se acceptă, norma este generală și vizează orice tip de răspundere. În anticiparea unor interpretări eronate norma inițial propusă, a fost exclusă.
		La art. 16, cuvintele ”articolul 14 alineatul (3) litera b)” trebuie revizuite deoarece art. 14 nu conține alineate și litere, fiind probabil o greșeală de ordin tehnic	Se acceptă, modificări operate în proiect.
		De ordin general, menționăm că scopul Directivei este unificarea cerințelor pentru toate administrațiile statului de pavilion din UE, în aspectele cu privire la siguranța navelor de pasageri, dar proiectul în redacția actuală aplică unilateral prevederile sus-menționate, fără a lua în considerație aspectele esențiale privind reciprocitatea aplicării prevederilor și aspectele privind interpretarea unor prevederi al Convenției SOLAS la latitudinea statului de pavilion.	Nu se acceptă, potrivit alin.(5 ¹) al art. 32 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative “ <i>avizele și recomandările conțin obiecții și propuneri motivate, cu anexarea, după caz, a versiunii redactate a proiectului sau a unor prevederi. În caz contrar, se comunică lipsa de obiecții și propuneri</i> ”, subsidiar informăm că în calitate de țară candidată pentru aderarea la Uniunea Europeană, statul nu dispune totalmente de instrumentele și drepturile instituite în cadrul Uniunii.
		II. La Anexă (Modificarea unor acte normative)	
		La art. II pct. 2, sbp. 2.2 urmează a fi exclus deoarece certificatul de siguranță a navei de pasageri nu este act permisiv, fiind stabilit de tratatele internaționale care nu reglementează activitatea de întreprinzător. Orice agent economic din Republica Moldova care are în proprietate sau operează nave maritime de pasageri poate, fără nici o restricție, să exploateze navele sale sau sub pavilionul altui stat, care va elibera acest certificat, și acest fapt nu va periclita activitatea sa de întreprinzător, desfășurată pe teritoriul Republicii Moldova.	Nu se acceptă, luând în considerare că navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova este aplicabil cadrul normativ național, se reiterează prevederile art. 3 alin.(4) lit. a) al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, proiectul a fost corelat cu actele normative de același nivel, în cazul dat Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Analizând aspectele proiectului cu privire la certificatul de siguranță a

În cazul în care sunt, sau vor fi înregistrate nave sub pavilionul Republicii Moldova, agentul economic rezident a Republicii Moldova, poate să beneficieze de certificatul respectiv eliberat de o organizație recunoscută (organizații recunoscute de Comisia Europeană și ulterior de Guvernul Republicii Moldova), or acestea nu este o instituție de stat din Republica Moldova, fiind de domeniul dreptului privat, unul din obiective fiind obținerea profitului pentru serviciile prestate. Astfel practicile din domeniul transportului naval cu privire la eliberarea certificatelor de bord, inclusiv certificatului de siguranță a navei de pasageri, contravine în totalitate prevederilor art. 9 din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Totodată, transportul naval având o natură specifică și sensibilă pentru economia mondială, are practici diferite de aplicare a normelor dreptului maritim internațional, cum ar fi aplicarea normelor juridice statului de pavilion, statului port, statului coastă, statului al cărui rezident este proprietarul/ armatorul sau operatorul navei, precum și statului în care au fost semnate contractele de angajare a personalului ce face parte din echipajul navei. Astfel, în cazul în care armatorul navei nu este rezident a Republicii Moldova, nu are filiale pe teritoriul Republicii Moldova, navele nu fac escală în porturile Republicii Moldova, și solicită ca certificatul de siguranță a navei de pasageri să fie emisă de organizația recunoscută (subiecți a dreptului privat recunoscute de Comisia Europeană), care la fel nu este rezident a Republicii Moldova, nu are sedii sau reprezentanțe pe teritoriul Republicii Moldova, referința la Legea nr.160/2011 este inaplicabilă. Respectiv, certificatul de siguranță a navei de pasageri, este unul prevăzut de convențiile internaționale din domeniul maritim care atestă corespunderea navei exigențelor tehnice conform standardelor internaționale. Drept urmare, nu este un act permisiv, și nu cade sub incidența Legii nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, fiind ilegală includerea acestuia în Legea prenotată.

Art. III

navei de pasageri potrivit Directivei transpuse atestăm că eliberarea acestuia este determinată de respectarea cerințelor de ordin tehnic.

Astfel, prin prisma art. 2, 4¹, 11¹ al Legii nr. 160/2011, se va lua în considerație *certificatul reprezintă un act permisiv care se referă la conformitatea anumitor bunuri (în cazul nostru nava)...*, *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 periclitează întreaga activitate a agentului economic într-un domeniu.*

Situația descrisă nu este relevantă, or organizațiile recunoscute efectuează controlul în baza acordurilor stabilite cu Agenția Navală.

	La pct. 2 după cuvintele ”transportator – proprietarul” se completează cu cuvântul ”, armator”. Propunerea rezidă din prevederile Legii nr. 176/2013 care reglementează transportul naval intern, în speță noțiunea de ”armator” care ar trebuie să fie în corelare cu versiunea autorului proiectului. Reiterăm că Directiva UE 96/75/CE prin definiție vizează transportul naval intern.	Noțiunea a fost exclusă, în contextul informațiilor prezentate la pct. 31 și 32 a Hotărârii Curții (Camera a opta) din 12 octombrie 2016, astfel Curtea interpretează raționamentul includerii noțiuni de ”<i>transportator</i>”, doar în contextul normelor care au acoperit perioada de tranziție. Litigiul dintre părți au trimitere preliminară la Directiva 96/75/CE, Sisteme de navlosire și de stabilire a prețurilor în transportul pe căile navigabile interioare și a domeniului de aplicare – articolul 1 litera (b) – noțiunea „transportator” – articolul 2 – Libertatea de încheiere a contractelor și de negociere a prețurilor, cauza C-92/15. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A62015CJ0092&qid=1734434200637
	La pct. 3 sbp. 1) ne manifestăm dezacordul cu privire la excluderea textului”, în conformitate cu cererea expeditorului încărcăturii și cu acordurile de organizare a transportului încărcăturilor, precum și în măsura prezentării mărfii pentru transportare” deoarece transportul poate fi efectuat prin contract/ acord de închiriere a spațiilor/ magaziilor în totalitate, sau a unei părți din aceasta, inclusiv marfa transportată poate avea porturile de destinație și destinatari diferiți. Astfel textul care se propune a fi exclus denotă în mod general varietatea aspectelor și clauzelor din contractul/ acordul de transportare a mărfurilor care pot apărea. Totodată, urmare examinării Sintezelor obiecțiilor și propunerilor la proiectul prenotat constatăm că din partea autorităților vizate n-au fost propuneri de excludere a acestuia.	Se acceptă.
	La pct. 4, ne manifestăm dezacordul cu privire la modificarea art. 63 al Legii nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, prin introducerea prevederilor referitor la contractul de navlosire, deoarece art. 63 în versiunea actuală vizează contractul de transport de încărcături iar art. 6 al Directivei UE 96/75/CE face referire la contractul de navlosire, respectiv sunt	Se acceptă parțial. Astfel, luând în considerație aspectele descrise în Hotărârea Curții (Camera a opta) din 12 octombrie 2016 asupra litigiului dintre părți, cu trimitere preliminară la Directiva 96/75/CE, Sisteme de navlosire și de stabilire a prețurilor în transportul pe

		contracte totalmente diferite. Drept urmare, art. 6 al Directivei UE 96/75/CE poate fi transpus în Legea nr. 176/2013 prin completarea Capitolului X (NAVLOSIREA)	căile navigabile interioare cu domeniu de aplicare – articolul 1 litera (b) noțiunea „transportator” articolul 2 – Libertatea de încheiere a contractelor și de negociere a prețurilor, <i>cauza C-92/15</i> și anume pct. 34, reliefăm că norma este una generală. În contextul reglementărilor de la alin.(2) al art. 4 din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova unde sunt reglementate tarifele în domeniul transportului naval intern, constatăm că cadrul normativ național nu acoperă doar liberalizarea contractelor de transport naval. Prin urmare, transpunerea art. 2 al Directivei 96/75/CE este relevantă prin includerea unui articol nou 4¹.
		Art. IV	
		Considerăm rațional ca art. 199 să fie expus în redacție nouă, deoarece în redacția actuală încorporează prea multe cerințe din diferite domenii al sectorului naval (ex. transport naval intern sau maritime/ reguli de navigație/construcții hidrotehnice/ permisiuni de activități sau lucrări acvatice). Totodată, gravitatea încălcărilor este diferită și respectiv mărimea amenzilor trebuie să fie în dependență de gravitatea acestora. Respectiv, art. 199 va avea următorul cuprins: Art. 199 Încălcarea regulilor de navigație (1) Încălcarea regulilor de navigație în apele interioare al Republicii Moldova se sancționează cu amendă de la 100 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 150 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 300 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice (2) Încălcarea normelor de capacitate a navelor de pasager, transportarea pasagerilor cu nave nedestinate unui astfel de transport, nerespectarea regulilor de securitate și/sau de siguranță	Nu se acceptă, potrivit alin.(5¹) al art. 32 din Legea nr. 100/2017 Cu privire la actele normative “<i>avizele și Recomandările conțin obiecții și propuneri motivate, cu anexarea, după caz, a versiunii redactate a proiectului sau a unor prevederi. În caz contrar, se comunică lipsa de obiecții și propuneri</i>”. Astfel, redarea vagă a necesității intervenției nu acoperă propunerile motivante pentru fiecare alineat în parte. În context, se propune autorului să prezinte o analiza bazată pe date statistice, care să consolideze argumentele privind cerința de modificare. Un motiv, ar fi <i>cauza nerespectării normelor existente</i>, or potrivit art. 2 al Codului Contravențional scopul legii constă în apărarea ordinii publice. Complementar, se comunică că unele normele propuse nu au fost corelate cu ultimele ajustări în

a pasagerilor la îmbarcare/debarcare de către operatorul navei se sancționează cu amendă de la 100 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 150 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 300 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice

(3) Încălcarea normelor de capacitate a navelor de pasager, transportarea pasagerilor cu nave nedestinate unui astfel de transport, nerespectarea regulilor de securitate și/sau de siguranță a pasagerilor la îmbarcare/debarcare de către operatorul cheului se sancționează cu amendă de la 100 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 150 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 300 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice

(4) Lipsa la bordul navei a actelor de bord se sancționează cu amendă de la 100 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 150 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 300 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice

(5) Exploatarea navelor maritime în stare tehnică necorespunzătoare, a căror exploatare este interzisă, sau a navelor maritime reutilate fără autorizație se sancționează cu amendă de la 100 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 500 la 700 de unități convenționale aplicată persoanei juridice

(6) Exploatarea navelor de navigație interioară în stare tehnică necorespunzătoare, a căror exploatare este interzisă, sau a navelor de navigație interioară reutilate fără autorizație se sancționează cu amendă de la 100 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 300 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice

(7) Exploatarea ambarcațiunilor de agrement în stare tehnică necorespunzătoare, a căror exploatare este interzisă, sau a

domeniu. În acest sens, se recomandă ca ulterioarele propuneri privind modificarea Codului prenotat să identifice concret norma la care se face referință, pentru ca acestea să fie incluse în Nota de fundamentare.

ambarcațiunilor de agrement reutilate fără autorizație se sancționează cu amendă de la 100 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 150 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 300 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice

(8) Încălcarea regulilor de încărcare și descărcare, de arimare și stivuire a încărcăturilor la bordul navelor aflate în porturi de către operatorul navei se sancționează cu amendă de la 100 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 500 la 700 de unități convenționale aplicată persoanei juridice

(9) Deteriorarea intenționată a construcțiilor hidrotehnice, instalațiilor cu semne de navigație (de zi și de noapte), mutarea intenționată a semnelor de navigație plutitoare și riverane fără permisiunea organului de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval se sancționează cu amendă de la 100 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 300 la 500 de unități convenționale aplicată cu funcție de răspundere, cu amendă de la 500 la 700 de unități convenționale aplicată persoanei juridice

(10) Încălcarea regulilor de intrare și de ieșire din port, de trafic și de staționare a navelor în rada portului se sancționează cu amendă cu amendă de la 300 la 500 de unități convenționale aplicată cu funcție de răspundere, cu amendă de la 500 la 1000 de unități convenționale aplicată persoanei juridice

(11) Efectuarea fără permisiunea organului de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval a lucrărilor de scafandrier, de dragaj și de foraj în apele interioare, inclusiv în cele portuare, ranfluarea bunurilor scufundate, efectuarea altor lucrări care pot afecta securitatea navigației, precum și nerespectarea regulilor de semnalizare în timpul unor astfel de lucrări se sancționează cu amendă de la 100 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 300 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de

	răspundere, cu amendă de la 500 la 700 de unități convenționale aplicată persoanei juridice (12) Conducerea navelor de către persoane aflate în stare de ebrietate produsă de alcool sau de alte substanțe se sancționează cu amendă de la 100 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 150 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 300 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.	
	2) Pct. 3, la sbp.3.1 cuvintele ”cu modifică textul” se substituie cu cuvintele ”se modifică cu textul”.	Se acceptă parțial, modificări operate în proiect.
	3) Art. 199¹⁵ se completează cu alin. (7) cu următorul cuprins: ”(7) Nerespectarea prevederilor impuse companiei privind echipajul navei sub pavilionul Republicii Moldova conform pct.9 al Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), se sancționează cu amendă de la 300 la 700 unități convenționale aplicată persoanei juridice.”; Temei legal: pct. 7 al Regulamentului de implementare a Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 Modificările respective se înaintează pentru a garanta siguranța pe mare, prevenirea vătămării persoanelor sau pierderea de vieți omenești, precum și evitarea producerii de daune mediului, în special mediului marin, cât și producerea de pagube material la bordul navelor sub pavilionul Republicii Moldova, că companiile ce operează nave vor prevedea practici sigure de exploatare a navei și un mediu de lucru sigur, vor stabili măsurile de siguranță pentru toate riscurile identificate, se va îmbunătăți în permanență abilitățile de management al siguranței ale personalului de bord și de la țărm, inclusiv pregătirea pentru situațiile de urgență cu privire atât la siguranță, cât și la protecția mediului.	Nu se acceptă, norma dublează prevederile propuse la alin.(2), or potrivit pct. 7 din Regulamentului de implementare a Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 76/2020, responsabilitatea este din parte companiei. În aceeași ordine de idei a fost exclus și alineatul privind “Nerespectarea prevederilor stabilite companiei privind exploatare a navei maritime sub pavilionul Republicii Moldova conform Codul ISM.”
	4) Se completează cu Articol 199 ¹⁶ cu următorul cuprins:	Nu se acceptă,

		Articol 199¹⁶ Împiedicarea exercitării atribuțiilor de serviciu a reprezentanților organului de specialitate în domeniul transportului naval Împiedicarea exercitării atribuțiilor de serviciu în conformitate cu prevederilor pct.13 al Regulament cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale a Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 706/2018, se sancționează cu amendă de la 100 la 300 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 300 unități convenționale la 700 unități convenționale aplicată persoanei juridice Temei legal: pct. 10 sbp. 8) și pct. 13 Regulament cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale a Republicii Moldova aprobat prin hotărârea Guvernului nr.706/2018. Modificările respective se înaintează pentru a demotiva agenții economici să împiedice inspectorii din cadrul ANRM să-și exercite atribuțiile de serviciu.	reglementările propuse dublează normele prevăzute la art. 349 alin.(1) din Codul Contravențional, potrivit argumentării prezentate.
		Reieșind din importanța și complexitatea proiectului, solicităm respectuos invitarea reprezentanților Agenției Navale a Republicii Moldova pentru a participa la ședințele care urmează să fie organizate de MIDR pe subiectul dat, în scopul argumentării pozițiilor și aspectelor, care urmează a fi luate în considerație datorită specificului transportului naval și practicii internaționale din domeniu	S-a luat act.
ÎS “Aeroportul Internațional Chișinău”	12/1721 din 11.12.2024	Lipsa de propuneri sau obiecții.	Se acceptă
Î.S. MOLDATSA	626 din 19.12.2024	Lipsa de propuneri sau obiecții.	Se acceptă
Portul Fluvial Ungheni	254 din 06.12.24	Lipsa de propuneri sau obiecții.	Se acceptă
Expertizare			
Ministerul Justiției	Nr. 04/2-755 din 22.01.2025	Urmare examinării proiectului legii privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și de modificare a unor acte normative (număr unic 794/MIDR/2024) Ministerul Justiției,	

		comunică următoarele. La proiectul legii: La art. 1 urmează a fi indicat obiectul de reglementare al legii, iar scopul va fi indicat în nota de fundamentare. La art. 9: la alin. (3), este expusă eronat sintagma „Agenția Navală este în drept să adopte [...] măsuri de derogare de către nave”. Atenționăm că, prin derogare sunt aduse modificări printr-un act normativ nou de același grad ori de grad superior unor dispoziții prevăzute într-un act normativ anterior, noile dispoziții dobândind o poziție de excepție în raport cu reglementarea rămasă în vigoare (observația este valabilă și pentru art. 11 alin. (7)); la alin. (4) sintagma „pagina web a instituției” se va substitui cu sintagma „pagina web oficială a instituției”. La art. 12: la alin. (4), pentru claritatea și previzibilitatea normei, recomandăm revizuirea sintagmei „Reînnoirea certificatului de siguranță”, or, potrivit denumirii articolului, acesta se referă la emiterea și retragerea certificatului de siguranță al navei de pasageri;	Se acceptă parțial: Art. 1 a fost redenumit în obiectul legii și se expune în următoarea redacție: „Obiectul prezentei legi este introducerea un nivel uniform de siguranță a vieții umane și a bunurilor la bordul navelor de pasageri și la bordul navelor de pasageri de mare viteză, atunci când sunt angajate în voiaje interne și de a stabili proceduri de negociere la nivel internațional în vederea armonizării normelor aplicabile navelor de pasageri angajate în curse internaționale.”. Se acceptă: Alin. (3) cuvântul „derogare” a fost substituit cu sintagma „excepție întreprinse” Art. 11 alin (7) cuvântul „derogare” a fost substituit cu cuvântul „excepție” Se acceptă: sintagma „pagina web a instituției” din alin. (4) se substituie cu sintagma „pagina web oficială a instituției” Se acceptă: La aliniatul (4) cuvântul „Reînnoirea certificatului de siguranță” a fost substituit cu cuvântul „Emiterea unui nou certificat de siguranță”
--	--	--	---

	la alin. (5), semnalăm caracterul incert al sintagmei „Prin derogare de la dispozițiile generale”. Atragem atenția că derogarea, ca procedeu, reprezintă o excepție de la dispozițiile unui act normativ, care poate fi prevăzută în cuprinsul acestuia într-un alt act normativ de același nivel sau de nivel superior. Datorită caracterului său, derogarea este, de regulă, expresă și este de strictă aplicare, neputând fi extinsă prin interpretare. În cazul reglementărilor derogatorii, se va folosi formula „prin derogare de la”, urmată de menționarea reglementării concrete de la care se derogă. Cu referire la art. 13, se va ține cont că, prevederile generale privind survenirea răspunderii poartă un caracter declarativ și necesită a fi reexamineate sau excluse. Răspunderea juridică trebuie să fie prevăzută de normele materiale, ce stabilesc tipul concret de răspundere (civilă, contravențională sau penală), determină faptele și sancțiunile pentru comiterea acestora. Din denumirea capitolului V urmează a fi excluse cuvintele „și tranzitorii”, deoarece art. 15 și 16 stabilesc dispoziții finale, care cuprind momentul intrării în vigoare și măsurile necesare punerii în aplicare a actului normativ, precum și reglementări privind obligația autorităților responsabile de a executa actul normativ, de a întreprinde măsurile și de a realiza procedurile necesare executării. Totodată, se propune inserarea modificărilor unor acte normative nu în anexă la lege, dar într-un articol separat, după cum urmează: „Articolul ... Modificarea unor acte normative conexe „(1) La data intrării în vigoare a prezentei legi, următoarele acte normative se modifică după cum urmează:”, urmate de redarea modificărilor. Proiectul se va revedea în plan redacțional, fiind excluse greșelile gramaticale și de stil, iar conținutul va fi definitivat conform	Se acceptă: Alin. (5) din art.12 sintagma „Prin derogare de la dispozițiile generale prevăzute în Legea nr. 160/2011” a fost substituită cu sintagma „Prin derogare de la dispozițiile art.4 alin.(2¹) din Legea nr. 160/2011...” Se acceptă: Din art. 13 a fost exclusă sintagma „măsurilor dispuse de instanța de judecată în conformitate cu”, iar textul a fost ajustat la normele tehnico-redacționale. Nu se acceptă: Examinarea mai multor legi publicate în Monitorul Oficial la finele anului 2024 arată că denumirea capitolului V este corectă, mai mult, în art. 16 sunt prevăzute diferite perioade de intrare în vigoare a prevederilor legii. Se acceptă: A fost modificat proiectul conform recomandărilor.
--	--	--

	prevederilor art. 54 din <i>Legea nr. 100/2017</i>, potrivit căruia, textul punctelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective. Abrevierile utilizate în text se vor expune în conformitate cu art. 54 alin. (1) lit. i) din <i>Legea nr. 100/2017</i>, potrivit căruia, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire. Subsidiar, se va reține că în cazul în care se modifică mai multe acte normative, modificările se expun în ordinea cronologică a datei adoptării/aprobării actelor normative modificate. <i>La art. IV din Anexă (Codul contravențional):</i> Referitor la modificarea sancțiunilor aplicabile contravențiilor ce vizează regimul transporturilor navale și aeriene (art. 199; 199²; 199³; 199⁵; 199⁷; 199¹⁰), subliniem că domeniul de elaborare a politicilor punitive aparține Ministerului Justiției, motiv pentru care considerăm că intervențiile respective urmează a fi excluse. În acest sens, subliniem că reglementarea regimului sancționator este un proces care implică abordarea mai multor factori care trebuie luați în considerare: gradul de pericol social al faptei, realitățile sociale și economice, intensitatea sancțiunii și eficiența măsurii sancționatorii de a asigura conformitatea cetățenilor cu normele contravenționale, încât să se asigure că sancțiunile să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. Mai mult decât atât, în procesul de avizare a proiectului de Lege privind modificarea Codului contravențional înregistrat cu numărul unic 813/MJ/2024¹, au fost recepționate din partea Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale prin scrisoarea nr. 21/1-1239 din 04.03.2024, aceleași propuneri care sunt inserate în prezentul proiect de act normativ. În acest sens, Ministerul Justiției va analiza în detaliu propunerile în cadrul proiectului înregistrat cu numărul unic 813/MJ/2024, pentru a identifica limitele proporționale de modificare în regimul	Se acceptă. Prevederile art. IV din Anexă (Codul contravențional) sunt excluse din proiect și vor fi transmise separat Ministerului Justiției.
--	--	---

		sanctionator a faptelor contravenționale prevăzute la art. 199; 199²; 199³; 199⁵; 199⁷; 199¹⁰ din Codul contravențional. Cu referire la propunerile de completare a Codului contravențional cu articolele 199¹⁴ și 199¹⁵, menționăm următoarele: 1. La pct. 7: a) Considerăm că unele dintre ipotezele propuse în art. 199¹⁴ pot fi inserate în alte articole deja existente în Codul contravențional care prevăd fapte asemănătoare. Prin urmare, alin. (2) al art. 199¹⁴ propus, urmează a fi inserat în dispoziția alineatului (3) al art. 199², deoarece acesta prevede răspunderea pentru încălcarea regulilor de identificare a navei. De aceea, propunem următoarea redacție: „(3) Scoaterea din funcțiune a sistemului automat de identificare a navei sau exploatarea navei fără sistemul automat de identificare la bordul acesteia se sancționează cu amendă de la 42 la 90 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 90 la 120 unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 120 la 210 unități convenționale aplicată persoanei juridice.”. b) Alineatul (6) al art. 199¹⁴ propus, urmează a fi transferat la art. 199⁵, deoarece la acest articol sunt prevăzute obligațiile de siguranță și securitate la exploatarea navelor, ceea ce în esență cuprinde propunerile înaintate referitoare la siguranța navei în timpul transportului de mărfuri periculoase. Deci, propunem următoarea redacție: „Articolul 199⁵ se completează cu alineatul (3¹) cu următorul cuprins: (3¹) Încălcarea cerințelor de notificare cu privire la transportul de mărfuri periculoase sau poluante la bordul navelor se sancționează cu amendă de la 50 la 90 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 100 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”. c) Alin. (5) al art. 199¹⁴ propus, urmează a fi exclus în contextul în	
--	--	---	--

		care dispozițiile art. 199⁵ alin. (4) acoperă ipoteza sancționată. d) Celelalte fapte propuse la alin. (1), (3) și (4) ale art. 199¹⁴, urmează a fi reglementate într-un articol distinct, care să reglementeze încălcarea cerințelor stabilite pentru informarea și monitorizarea traficului navelor maritime așa cum este stabilit în <i>Regulamentul privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime</i>, aprobat prin <i>Hotărârea Guvernului nr. 413/2021</i>. Prin urmare, propunem următoarea redacție a art. 199¹⁴: „Articolul 199¹⁴. Încălcarea cerințelor stabilite de sistemul de informare și monitorizare a traficului navelor maritime (1) Omiterea transmiterii sau transmiterea cu întârziere de către comandantul, operatorul sau agentul navei a informațiilor privind sosirea sau plecarea navei în/din port se sancționează cu amendă de la 30 la 70 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 90 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei juridice. (2) Exploatarea navei maritime fără un sistem de identificare și urmărire a navelor la mare distanță la bordul acesteia se sancționează cu amendă de la 50 la 70 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 120 la 210 de unități convenționale aplicată persoanei juridice. (3) Exploatarea navei maritime fără un înregistrator al parametrilor de navigație la bordul acesteia se sancționează cu amendă de la 50 la 70 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 120 la 210 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”. 2. La pct. 8: Propunerea de completare a Codului contravențional cu art. 199¹⁵, are scopul de a reglementa răspunderea pentru nerespectarea prevederilor <i>Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)</i>, aprobat prin <i>Hotărârea Guvernului nr. 76/2020</i>. Analizând modificările propuse constatăm că sancțiunile prevăzute la alineatele art. 199¹⁵ propus sunt disproporționat de mari în	
--	--	--	--

		comparație cu cele aplicate pentru alte contravenții din același capitol, precum și în raport cu gravitatea faptelor vizate. Este necesar să se asigure o corelare echitabilă între sancțiuni și gravitatea contravențiilor, astfel încât faptele de același grad de pericol social să fie sancționate în mod uniform și proporțional. La alin. (1) al art. 199¹⁵ propus, „(1) <i>Exploatarea navei/lor maritime sub pavilionul Republicii Moldova fără un sistem de management al siguranței și/sau în lipsa unei Politici în domeniul siguranței și al protecției mediului</i> conform Codul internațional de management pentru siguranța exploatarea navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)”, menționăm că, sistemul de management al siguranței prevăzut de pct. 4 din Codul ISM, include următoarele cerințe: 1) o politică în domeniul siguranței și al protecției mediului; 2) instrucțiuni și proceduri capabile să asigure exploatarea în siguranță a navelor și protecția mediului, în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale dreptului internațional și ale dreptului intern al statului de pavilion; 3) niveluri ierarhice de autoritate și canale de comunicație stabilite între personalul de bord și cel de pe țărm, precum și între membrii acestor categorii de personal. Prin urmare, întrucât politica în domeniul siguranței și protecției mediului este o parte componentă a sistemului de management al siguranței, considerăm necesară excluderea acesteia din textul normei de incriminare pentru evitarea repetării. Cu referire la alin. (3) al art. 199¹⁵ propus, reiterăm că redacția utilizată „<i>Exploatarea navei/lor maritime sub pavilionul Republicii Moldova de către o companie în lipsa unei persoane desemnate conform Codului ISM</i>” nu este suficient de clară, de aceea optăm pentru stabilirea concretă în normă a obligației companiei de exploatare a navei de a desemna o persoană la țărm responsabilă pentru garantarea siguranței în exploatarea navei și prevenirea poluării, în conformitate cu cerințele prevăzute la pct. 7) al Codului ISM. Luând în considerare cele expuse mai sus, propunem următoarea	
--	--	--	--

		redacție a articolului 199¹⁵; „Articolul 199¹⁵. Încălcarea normelor internaționale privind managementul pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (1) Exploatarea navei maritime sub pavilionul Republicii Moldova fără un sistem de management al siguranței conform Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) se sancționează cu amendă de la 70 la 120 de unități convenționale aplicată persoanei juridice. (2) Nerespectarea responsabilităților stabilite proprietarului și companiei de exploatare a navei maritime conform Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) se sancționează cu amendă de la 90 la 120 de unități convenționale aplicată persoanei juridice. (3) Exploatarea navelor maritime sub pavilionul Republicii Moldova fără desemnarea de către compania de exploatare a navei a unei persoane la țărm pentru garantarea siguranței în exploatarea navei și prevenirea poluării conform cerințelor prevăzute de Codul internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) se sancționează cu amendă de la 90 la 120 unități convenționale aplicată persoanei juridice. (4) Exploatarea navei maritime sub pavilionul Republicii Moldova cu încălcarea cerințelor de certificare și verificarea periodică în conformitate cu prevederile Codul internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) se sancționează cu amendă de la 90 la 120 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 120 la 240 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”.	
Centrul Național Anticorupție	Nr. 06/2/508 din 13.01.2025 Raport nr.	II.3. Activitatea agenților publici și a entităților publice reglementată în proiect În proiect au fost atestate norme care induc confuzie în stabilirea	

ELO25/10273 din 13.01.2025	procedurilor de exercitare a unor atribuții/drepturi/obligații ale subiecților responsabili de implementarea normelor proiectului. Astfel, în conținutul proiectului au fost identificate norme care stabilesc proceduri administrative confuze și ambigui privind: - procedura de solicitare și emitere a certificatelor de siguranță, a certificatelor de construcție și echipament, precum și a permiselor de operare în condițiile articolului 11 alin. (5) și (6) din proiectul legii; - procedura de stabilire a perioadei de valabilitate a certificatului de siguranță, precum și de prelungire a certificatului de siguranță în condițiile articolului 12 alin. (4) din proiectul legii. Analiza acestor aspecte este efectuată în compartimentul III al prezentului raport de expertiză anticorupție. Articolul 11 din proiectul legii - Articolul 11 Certificatul de siguranță al navei de pasageri (...) (4) Pentru navele de pasageri de mare viteză care respectă cerințele din Codul HSC se emite un certificat de siguranță al navelor de mare viteză și un permis de operare a navelor de mare viteză, în conformitate cu dispozițiile codului respectiv. (5) Pentru navele de pasageri de mare viteză care respectă cerințele Codului DSC se emite un certificat de construcție și echipament pentru nave cu sustentație dinamică, precum și un permis de operare a vanelor cu sustentație dinamică, în conformitate cu dispozițiile Codului DSC Obiecții: Normele statuate la alin. (4) și alin. (5) fac referință la necesitatea obținerii unor certificate/permise. În opinia noastră, considerăm că normele reglementează într-un mod vag modul de solicitare și obținere a acestor certificate/permise sau modul de echivalare a certificatelor/permiselor obținute în alte state. După cum reiese din norma alin. (6) al aceluiași articol, se poate	Se acceptă: Alin. (4) și alin. (5) din art. 11 a fost conformate recomandărilor și sunt expuse în următoarea redacție : „(4) Pentru navele de pasageri de mare viteză care respectă cerințele din Codul navelor de mare viteză se emite de către Agenția Navală un certificat de siguranță al navelor de mare viteză și
-------------------------------	---	---

	deduce că Agenția Navală urmează să elibereze în astfel de cazuri permise de operare, însă norma nu face referire și la certificatele de construcție și echipament. La fel, nu este clar dacă „certificatul de siguranță al navelor de mare viteză” constituie același „certificat de siguranță al navei de pasageri” care este obținut în corespundere cu articolul 12 din proiectul legii. Astfel, ambiguitatea administrativă va permite aplicarea unor proceduri neclare de solicitare și obținere a acestor certificate/permise de operare. Recomandări: Propunem autorului completarea proiectului cu norme care ar reglementa modul de solicitare și obținere a certificatelor/permiselor de operare care sunt stabilite în alin. (4) și (5) din articolul 11 din proiectul legii. Articolul 12 din proiectul legii - Articolul 12 Condiții specifice la emiterea și retragerea certificatului de siguranță al navei de pasageri (...) (2) Modul de solicitare, eliberare și retragere/anulare a Certificatului de siguranță al navei de pasageri se aprobă de Guvern (...) (4) Certificatul de siguranță al navei de pasageri se emite pentru o perioadă de maxim 12 luni. Perioada de valabilitate a certificatului poate fi prelungită pentru o perioadă de grație de maxim o lună de la data expirării menționată pe certificat. Dacă s-a acordat prelungirea, perioada nouă de valabilitate a certificatului începe la data expirării certificatului existent înainte de prelungire Reînnoirea certificatului de siguranță al navei de pasageri se permite după efectuarea unei inspecții periodice, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) litera b)	un permis de operare a navelor de mare viteză, în conformitate cu dispozițiile codului respectiv sau Agenția Navală poate delega aceste responsabilități către organizații recunoscute. (5) Pentru navele de pasageri de mare viteză care respectă cerințele Codului DSC, se emite de către Agenția Navală un certificat de construcție și echipament pentru nave cu sustentație dinamică, precum și un permis de operare a navelor cu sustentație dinamică, în conformitate cu dispozițiile Codului DSC conform procedurii interne aprobate sau Agenția Navală poate delega aceste responsabilități către organizații recunoscute.”. Condițiile specifice la emiterea și retragerea certificatului de siguranță al navei de pasageri sunt prevăzute în art. 12. Cu referință la Recomandarea CNA și urmare a consultării suplimentare cu Agenția Navală, s-a modificat art. 11 prin includerea alin.(6) cu următorul conținut: „Modul de solicitare, eliberare și retragere/anulare a permisului de operare a navelor de mare viteză și a permisului de operare a navelor cu sustentație dinamică se aprobă de Agenția Navală.”, iar alin. (6) și (7), devin alin. (7) și (8) respectiv.
--	---	---

		Obiecții: Norma alin. (4) al art. 12 nu stabilește clar termenul de valabilitate al certificatului de siguranță al navei. Or, prin textul „pe o perioadă de maxim 12 luni” se poate înțelege că certificatul emis poate fi valabil și 1 lună/2 luni. În astfel de circumstanțe, nu este clar în ce cazuri și în ce condiții certificatele vor fi eliberate pentru perioade diferite. La fel, există riscul ca pentru aceleași situații juridice să fie aplicate soluții diferite de reglementare a determinării valabilității certificatelor emise. La fel, teza a doua din alin. (4) nu oferă claritate ce ține de prelungirea certificatelor. Or, prin textul „perioada de valabilitate a certificatului poate fi prelungită pentru o perioadă de grație de maxim o lună de la data expirării menționată pe certificat” se poate interpreta că prelungirea certificatelor este lăsată la discreția autorității fără a avea criterii clare în acest sens. Considerăm că norma urmează să fie aplicabilă în aceleași condiții tuturor solicitanților. Or, în cazul în care se consimte necesitatea stabilirii unor condiții exprese care trebuie întrunite pentru prelungirea certificatului, acestea urmează să fi stabilite expres, sau, în cazul în care prelungirea se va efectua la cererea solicitantului, atunci considerăm că solicitările urmează să fie efectuate fără a acorda dreptul autorității de a decide după formula „poate fi prelungită”. Recomandări: Propunem autorului stabilirea clară a perioadei de valabilitate a certificatului de siguranță al navei de pasageri. La fel, propunem substituirea sintagmei „poate fi prelungită” cu sintagma „este prelungită la solicitare”.	Se acceptă parțial: Prevederile Directivei 2009/45/CE al Parlamentului European și al Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, prevede întocmai același text. Având în vedere că sunt cazuri de solicitare a Certificatului de siguranță pentru perioade mai mici de 12 luni, precum în cazul deficiențelor depistate la bordul
--	--	--	---

		IV. Concluzia expertizei În nota de fundamentare se menționează că: <i>„Necesitatea adaptării cadrului normativ național la prevederile Directivei 2009/45/CE în ceea ce privește cerințele de siguranță pentru navele de pasageri angajate în curse internaționale impune elaborarea proiectului propus. Acesta va asigura cadrul normativ național cu reglementări uniforme privind siguranța vieții și a bunurilor pe navele de pasageri, precum și pe ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri și urmează să consolideze aspectele de siguranță cu standardele adoptate recent de Organizația Maritimă Internațională.</i> <i>Reglementările actului urmează să stabilească norme omogene care vor acoperi măsurile de siguranță de ultimă oră - indiferent de locul în care se imbarcă la bordul unei nave de pasageri aflat pe teritoriul Uniunii Europene sau a Republicii Moldova”.</i> <i>La fel, se menționează că: „Totodată, luând în considerație acțiunea nr. 279 inclusă în Planul de acțiuni a Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 887/2023, și nivelul actului care asigură transpunerea, se propune și ajustarea normelor naționale în scopul eficientizării serviciilor de transport pe căile navigabile interne”.</i> Astfel, se propune adoptarea, în acest sens, a legii privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și de modificare a unor acte normative. În proiect au fost atestate norme care induc confuzie în stabilirea procedurilor de exercitare a unor atribuții/drepturi/obligații ale subiecților responsabili de implementarea normelor proiectului. Astfel, în conținutul proiectului au fost identificate norme care stabilesc proceduri administrative confuze și ambigui privind: - procedura de solicitare și emitere a certificatelor de siguranță, a	navei, în cazul reutilării navei, la trecerea sub alt pavilion, etc. redacția supusă expertizei rămâne în vigoare. Iar propunerea de a modifica textul „poate fi prelungită” cu textul „este prelungită la solicitare” se acceptă.
--	--	--	---

		certificatelor de construcție și echipament, precum și a permiselor de operare în condițiile articolului 11 alin. (5) și (6) din proiectul legii; - procedura de stabilire a perioadei de valabilitate a certificatului de siguranță, precum și de prelungire a certificatului de siguranță în condițiile articolului 12 alin. (4) din proiectul legii. Analiza acestor aspecte este efectuată în compartimentul III al prezentului raport de expertiză anticorupție. În final, recomandăm autorului reexaminarea proiectului prin prisma prezentului raport de expertiză anticorupție și eliminarea factorilor și a riscurilor de corupție identificați.	
Centrul de Armonizare a Legislației	Nr. 31/02-69-14224 din 24.12.2024	Urmează a fi ajustată în mod corespunzător clauza de armonizare a proiectului, după cum urmează: ”Prezenta Lege transpune parțial (transpune art. 1 - 9, art. 12, art. 13, art. 15 și Anexa III) din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, CELEX: 332009L0045, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 163 din 25 iunie 2009, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2022/1180 al Comisiei din 11 ianuarie 2022”. De asemenea, la Anexa proiectului, pct. III (Legea nr. 176/2013), pct. 1, clauza de armonizare va fi expusă după cum urmează: ”Prezenta Lege transpune art. 2 din Directiva 96/75/CE a Consiliului din 19 noiembrie 1996 privind sistemele de navlosire și de stabilire a prețurilor în transportul național și internațional pe căile navigabile interioare în Comunitate, CELEX: 31996L0075, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 304 din 27 noiembrie 1996, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al	Se acceptă: Clauza de armonizare a fost expusă în următoarea redacție: ”Prezenta Lege transpune parțial (transpune art. 1 - 9, art. 12, art. 13, art. 15 și Anexa III) din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, CELEX: 332009L0045, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 163 din 25 iunie 2009, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul delegat (UE) 2022/1180 al Comisiei din 11 ianuarie 2022” Se acceptă: Clauza de armonizare a fost expusă în următoarea redacție: ”Prezenta Lege transpune art. 2 din Directiva 96/75/CE a Consiliului din 19 noiembrie 1996 privind sistemele de navlosire și de stabilire a prețurilor în transportul național și internațional pe căile navigabile interioare în Comunitate, CELEX: 31996L0075, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 304 din 27 noiembrie 1996, așa cum a

		Consiliului din 29 septembrie 2003”. Astfel, în contextul celor expuse, urmează a fi revizuită și Nota de fundamentare, la compartimentul 5, în vederea reflectării în mod detaliat a informației relevante de compatibilitate cu Directiva 2009/45/CE și Directiva 96/75/CE.	fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 septembrie 2003”. Se acceptă: Au fost efectuate modificările de rigoare.
ANRM	Prin e-mail	La art. II pct. 2, sbp. 2.2 urmează a fi exclus deoarece certificatul de siguranță a navei de pasageri nu este act permisiv, fiind stabilit de tratatele internaționale care nu reglementează activitatea de întreprinzător. Orice agent economic din Republica Moldova care are în proprietate sau operează nave maritime de pasageri poate, fără nici o restricție, să exploateze navele sale sau sub pavilionul altui stat, care va elibera acest certificat, și acest fapt nu va periclita activitatea sa de întreprinzător, desfășurată pe teritoriul Republicii Moldova. În cazul în care sunt, sau vor fi înregistrate nave sub pavilionul Republicii Moldova, agentul economic rezident a Republicii Moldova, poate să beneficieze de certificatul respectiv eliberat de o organizație recunoscută (organizații recunoscute de Comisia Europeană și ulterior de Guvernul Republicii Moldova), or acestea nu este o instituție de stat din Republica Moldova, fiind de domeniul dreptului privat, unul din obiective fiind obținerea profitului pentru serviciile prestate. Totodată, transportul naval având o natură specifică și sensibilă pentru economia mondială, are practici diferite de aplicare a normelor dreptului maritim internațional, cum ar fi aplicarea normelor juridice statului de pavilion, statului port, statului coastă, statului al cărui rezident este proprietarul/ armatorul sau operatorul navei, precum și statului în care au fost semnate contractele de angajare a personalului ce face parte din echipajul navei.	Se acceptă: A fost exclus pct. 2 subpct. 2.2 din proiect.
Întreprinderea de Stat „MOLDATSA”	Nr. 71 din 03.02.2025 la nr. 12-6724 din 20.12.2024	Î.S. „MOLDATSA” nu are sugestii sau obiecții la conținutul proiectului legii propus spre avizare/consultare.	Se ia act.