



Către: Eugeniu OSMOCHESCU
Viceprim-ministru și Ministru al Dezvoltării Economice și Digitalizării

Nr. 39 din 31 martie 2026

Ref.: Inițiativa de eliminare și revizuire a listei actelor permise (scrisoarea Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării nr. 09-979 din 20.03.2026)

Stimate Domnule Ministru,

Vă salutăm din numele Asociației Patronale „Camera de Comerț Americană din Moldova” (în continuare „AmCham Moldova”).

Prin prezenta scrisoare, supunem atenției Dumneavoastră un set de propuneri formulate de comunitatea de afaceri, în vederea îmbunătățirii cadrului normativ aplicabil actelor permise, în contextul inițiativei Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării de eliminare și revizuire a listei acestora (**anexă**).

Analiza evidențiază mai multe disfuncționalități sistemice, inclusiv existența unor acte permise „ascunse”, reglementări lacunare sau contradictorii, precum și situații în care anumite acte nu mai au un fundament normativ clar sau aplicabil.

Propunerile înaintate vizează, după caz, includerea unor acte în Nomenclatorul actelor permise, eliminarea actelor desuete sau redundante, precum și revizuirea cadrului normativ pentru asigurarea conformității cu prevederile Legii nr. 160/2011 și creșterea predictibilității pentru mediul de afaceri.

Rămânem deschiși pentru a discuta aceste propuneri și pentru a contribui la identificarea unor soluții care să asigure un cadru coerent și predictibil pentru activitatea investițională și operațională.

Vă mulțumim pentru deschiderea și cooperarea constantă.

Cu respect,

Mila Malairău

Director Executiv

A.P. „Camera de Comerț Americană din Moldova”

Persoană responsabilă: Victor Baci, victorbaciu@amcham.md.

ANEXĂ

Nr.	Denumirea actului permisiv	Actul normativ în vigoare sau proiectul actului normativ și articolele din acesta care prevede actul permisiv	Mențiunea dacă actul permisiv este prevăzut expres de actele normative din UE, cu indicarea actului UE și articolelor din acesta	Propuneri de reformare a actului permis, care pot include: eliminarea, transformarea în nepermisiv (notificare etc.), propuneri de includere în Nomenclatorul actelor permise din Legea 160/2011, în baza analizei impactului de reglementare
1.	Aprobarea prealabilă a investițiilor de importanță pentru securitatea statului	Legea nr. 174/2021 privind mecanismul de examinare a investițiilor de importanță pentru securitatea statului	Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune	Deși aprobarea prealabilă a investițiilor nu se regăsește în lista actelor permise, în fapt, el reprezintă un act permisiv ascuns, deoarece fără aprobarea prealabilă, investițiile în domeniile de importanță pentru securitatea statului sunt imposibile, iar o dată realizate fără obținerea aprobării prealabile – părțile sunt obligate să revină la situația anterioară. Se propune includerea actului în nomenclatorul actelor permise.
2.	Avizul prealabil al poliției la afișarea imaginilor publicitare pe vehicule	Art. 40 din Legea nr. 62/2022 cu privire la publicitate.	Nu	Avizul prealabil al poliției pentru afișarea imaginilor publicitare pe vehicule nu apare ca fiind justificat din perspectiva riscurilor pe care ar trebui să le acopere și dublează mecanismele generale deja existente în legislația privind siguranța rutieră și publicitatea.

				<p>În esență, această cerință instituie un control ex-ante asupra unei activități comerciale care, prin natura sa, nu implică riscuri specifice de ordine publică ce ar justifica intervenția preventivă a autorităților de aplicare a legii.</p> <p>Mai mult, menținerea acestui aviz contravine direcției recente de reformă a cadrului normativ în domeniul publicității, reflectată inclusiv în modificările aduse Legii privind publicitatea, prin care a fost eliminată necesitatea unor mecanisme de autorizare prealabilă pentru anumite forme de publicitate, inclusiv afișarea denumirii și elementelor de branding pe vehiculele utilizate în activitatea proprie.</p> <p>În acest context, păstrarea unui regim de avizare prealabilă pentru alte forme de publicitate pe vehicule nu doar că este disproporționată, dar creează și o incoerență normativă evidentă, fiind dificil de justificat de ce aceleași suporturi (vehiculele) sunt supuse unor regimuri diferite în funcție de conținutul publicității.</p> <p>Din perspectiva mediului de afaceri, această cerință generează întârzieri, costuri administrative și incertitudine în aplicare, fără a produce beneficii proporționale în planul interesului public.</p> <p>În aceste condiții, se propune eliminarea integrală a obligației de obținere a avizului poliției, cu menținerea mecanismelor</p>
--	--	--	--	---

				generale de control ex-post pentru verificarea conformității cu cerințele legale aplicabile.
3.	Certificatul de conformitate pentru produsele alcoolice	<p>Legea nr. 1100/2000 cu privire la fabricarea și circulația alcoolului etilic și a producției alcoolice</p> <p>Hotărârea Guvernului nr. 589/2023 cu privire la aprobarea Regulamentului privind definirea, descrierea, prezentarea și etichetarea băuturilor ce conțin alcool</p>	Nu	<p>Cadrul normativ național (inclusiv HG nr. 589/2023) este deja în mare parte armonizat cu acquis-ul UE, în special cu Regulamentul (UE) 2019/787, în ceea ce privește definițiile produselor, categoriile, cerințele privind materiile prime și etichetarea.</p> <p>Obligația de certificare a conformității pentru plasarea pe piață reprezintă un element distinct față de modelul european, unde pentru această categorie de produse nu este prevăzut un mecanism de certificare, fiind aplicate principiile responsabilității operatorului economic și controlului ex-post prin supravegherea pieței.</p> <p>Menținerea acestui act permisiv generează sarcini administrative și costuri suplimentare pentru operatorii economici, fără a corespunde tendințelor de armonizare cu legislația UE și nefiind listat în Legea nr. 160/2011.</p> <p>În contextul procesului de aderare la UE, se propune eliminarea acestui act permisiv și alinierea cadrului național la mecanismele</p>

				europene bazate pe responsabilitatea operatorului și supravegherea pieței.
4.	Certificatul de proprietate asupra navei (nave de navigație interioară)	Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova („Legea 176”), art. 12 alin. (1) lit. a); art. 16 alin. (5)	Nu	Act permisiv „ascuns”. Se propune eliminarea actului permisiv a cărui desuetudine este recunoscută chiar de autoritățile administrației publice centrale de resort, Agenția Navală și Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. A se vedea Nota însoțitoare.
5.	Certificatul de bună stare de navigabilitate (nave de navigație interioară)	<ul style="list-style-type: none"> - Legea 176, art. 12 alin. (1) lit. c); art. 16 alin. (12) lit. e). - Cerințele minime pentru escală în porturile și cheiurile Republicii Moldova, aprobate prin Ordinul MIDR nr. 67 din 26.04.2022, pct. 1 5) b) - Nomenclatorul actelor permissive prevede acest certificat ca fiind emis de <u> Agenția Navală </u>, pe termen nelimitat. - Regulile de înregistrare de stat a navelor în Republica Moldova, aprobate prin Hotărârea Guvernului 	Nu	Actul permisiv este prevăzut de Nomenclator, dar rămâne nereglementat de legea din domeniu: Legea 176 nu conține nicio dispoziție care să stabilească autoritatea competentă să emită certificatul; ce anume se certifică; procedura și condițiile generale de eliberare, retragere și valabilitate a certificatului. În actele legale este menționat sporadic și episodic, reglementările fiind contradictorii și confuze. Scopul certificatului rămâne neclar și el pare să acopere riscuri identice sau similare cu certificatul de navigație interioară (a se vedea mai jos rândul 6). Se propune eliminarea din cadrul normativ.

		1035/2023 prevăd că se eliberează de administrația maritimă (nedefinit) sau în numele acesteia de către organizațiile recunoscute de către Guvern; atestă starea tehnică generală a navei și confirmă îndeplinirea cerințelor de clasificare și construcție (nespecificate).		
6.	Certificatul de navigație interioară	<p>Legea 176, art. 2; art. 12 alin. (1) lit. m): certificatul eliberat navei supuse inspecției, care atestă că construcția navală corespunde cerințelor tehnice.</p> <p>Regulamentul cu privire la modul de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 723/2023: certificatul se emite de către Agenția Navală, în urma inspecției tehnice efectuate înainte de punerea navei în exploatare, în scopul verificării conformității cu cerințele tehnice prevăzute de regulament.</p>	Directiva 2009/100/CE privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară	<p>Act permissiv „ascuns”: nu este inclus în Nomenclatorul actelor permissive.</p> <p>Legea 176 nu prevede autoritatea competentă pentru efectuarea inspecțiilor și emiterea certificatului, nici alte condiții, în conformitate cu Legea nr. 160/2011.</p> <p>Lipsa includerii în Nomenclator duce, între altele, la nerespectarea art. 9 al Legii nr. 160/2011, conform căruia orice plată de eliberare/prelungire a actelor permissive trebuie să fie expres prevăzută în Nomenclatorul actelor permissive. În acest context, Nomenclatorul serviciilor prestate de către Agenția Navală a Republicii Moldova și cuantumul tarifelor pentru acestea, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 883/2024 (pozițiile 1- 10 din acest nomenclator) prevede tarife de ordinul miilor și zecilor de mii de lei pentru examinarea tehnică a navelor de navigație interioară. Temeiul normativ indicat pentru aceste poziții tarifare este Hotărârea</p>

				<p>Guvernului 723/2023, astfel încât aceste „examinări tehnice” reprezintă, în fapt, inspecții în urma cărora se emite certificatul de navigație interioară. În lipsa unor prevederi exprese într-un act legislativ care să instituie aceste tarife, ele contravin în mod direct art. 9 din Legea nr. 160/2011, potrivit căruia orice plată efectuată către autoritățile emitente sau către alte entități implicate în procedura de examinare a cererii și de emitere a actului permisiv, care ține direct sau indirect de emiterea unui act permisiv, va fi stabilită în act legislativ.</p> <p>Se propune revizuirea și elaborarea unei reglementări corespunzătoare Legii nr. 160/2011.</p>
7.	Certificatul de clasă	<p>Legea 176/2013, art. 12 alin. (1) lit. d).</p> <p>Nomenclatorul actelor permise prevede certificatul de clasă ca un certificat emis de Agenția Navală, pe termen de 5 ani pentru navele care se exploatează pe căi navigabile interioare și 2 ani – pentru nave de navigație mixtă, de tip râu-mare, mai vechi de 30 de ani.</p> <p>Regulamentul cu privire la normele și standardele comune pentru societățile de clasificare cu rol de inspecție și control al navelor de navigație</p>	Nu cunoaștem. Probabil nu.	<p>Actul permisiv este prevăzut de Nomenclatorul actelor permise.</p> <p>Legea 176 nu conține nicio reglementare privind emiterea acestui certificat, inclusiv cu privire la autoritatea sau entitatea competentă, semnificația juridică a noțiunii de „clasă a navei”, necesitatea sau criteriile de stabilire a acesteia.</p> <p>La articolul 32 alin. (1), Legea 176 enumeră anumite categorii de nave supuse clasificării de către „organele de supraveghere tehnică și clasificare a navelor”, iar la alin. (6) stabilește că aceste organe trebuie să fie recunoscute de Guvern. Legea nu definește aceste organe, nu clarifică statutul lor juridic și nici procedura de recunoaștere de către Guvern. În același timp,</p>

		<p>internă, aprobat prin HG 723/2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevede recunoașterea societăților de clasificare în vederea emiterii, în numele Republicii Moldova ca stat de pavilion, a certificatelor de clasificare (nu de clasă). - Ulterior, definește certificatul de clasă (nu de clasificare) ca „document eliberat de o organizație recunoscută, prin care se atestă că nava poate fi utilizată într-un anume scop sau pentru un anumit serviciu”. - Definește societăți de clasificare, ca organizații care emit certificate de clasă pentru corpul și mașinăriile navei (pare un domeniu de certificate diferit de certificarea utilizării navei pentru un anumit scop sau pentru un anumite serviciu). <p>Regulile de înregistrare de stat a navelor, aprobate prin HG nr. 1035/2023, aplicabile atât navelor maritime, cât și celor de navigație interioară prevăd</p>		<p>art. 33 alin. (2) introduce și noțiunea de „societăți de clasificare”, aparent distincte de „organele de supraveghere tehnică și clasificare”, fără a explica raportul dintre aceste entități. Nici societățile de clasificare nu sunt definite la nivel de lege, iar atribuțiile acestora rămân insuficient clarificate.</p> <p>Reglementările din HG 723/2023 sunt insuficiente și nu introduc o claritate la subiect. Pentru detalii, a se vedea Nota de însoțire.</p> <p>Reglementarea certificatului de clasă pentru navele de navigație interioară este lacunară, contradictorie și confuză. Din actele normative existente nu rezultă natura certificatului, ce anume confirmă și cum se distinge de alte certificate; cine îl emite. Obiectul certificării nu poate fi stabilit, iar riscurile pe care le acoperă certificatul sunt necunoscute. Necesitatea certificatului de clasă pentru navele de navigație interioară rămâne nejustificată și neclară. La momentul de față, Agenția Navală nici nu emite, nici nu pretinde prezentarea certificatelor de clasă pentru navele de navigație interioară.</p> <p>Se propune eliminarea acestuia din Legea 176 și din alte acte normative referitoare la navele de navigație interioară.</p>
--	--	---	--	---

		<p>anexarea certificatului de clasă la cererea de înregistrare în Registrul de stat al navelor pentru toate navele, fără excepție.</p> <p>Cerințele minime pentru escală în porturile și cheiurile Republicii Moldova, aprobate prin Ordinul MIDR nr. 67/2022: prevăd prezentarea certificatului de clasă doar pentru navele maritime și navele de tip râu–mare.</p>		
8.	Certificatul de tonaj	Legea nr. 176/2013: art. 12 alin. (1) lit. e)	Nu se cunoaște.	<p>Actul permisiv este prevăzut în Nomenclatorul actelor permissive.</p> <p>Legea 176 nu prevede reglementările cerute de Legea nr. 160/2011.</p> <p>Se propune revizuirea acestui act permisiv, pentru a prevedea o reglementare în conformitate cu Legea nr. 160/2011:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stabilirea necesității și riscurilor acoperite; - completarea elementelor primare cerute de Legea nr. 160/2011 (procedură și condiții de emitere, drepturi și obligații primare; taxă).
9.	Autorizația pentru stația radio de bord/stațiile de radiocomunicații	Legea nr. 176/2013: art. 12 alin. (1) lit. k)	Nu se cunoaște. Poate avea legătura cu	Actul permisiv este prevăzut în Nomenclatorul actelor permissive. La termenul de valabilitate este indicat faptul că acesta coincide cu termenul de

			cadrul internațional/UE	<p>valabilitate al certificatului de navigație sub pavilionul Republicii Moldova. Ultimul este un act desuet, care nu se eliberează în prezent de Agenția Navală.</p> <p>Se propune revizuirea acestui act permisiv în vederea clarificării și actualizării elementelor reglementării actului permisiv cerute de Legea nr. 160/2011.</p>
--	--	--	-------------------------	---

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

I. Certificat de proprietate asupra navei

Certificatul de proprietate asupra navei este prevăzut la art. 39 (1) din Codul maritim, pentru navele maritime și navele de navigație interioară care fac escală în porturile maritime, și la art. 12 1) al Legii 176, pentru navele de navigație internă.

În același timp, Hotărârea Guvernului nr. 855/2007 care reglementa condițiile de eliberare a certificatului de proprietate asupra navei a fost abrogată prin Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023, prin care au fost aprobate noile Reguli de înregistrare de stat a navelor în Republica Moldova. Noile Reguli nu mai prevăd emiterea și deținerea unui certificat distinct de proprietate asupra navei sub pavilionul Republicii Moldova. În acest context, certificatul de proprietate asupra navei este considerat în prezent un act desuet de către autoritățile administrației publice centrale de specialitate, respectiv Agenția Navală și Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR), fapt confirmat expres prin scrisoarea MIDR nr. 12 579 din 06.02.2025.

Totuși, actele legislative menționate (Codul maritim și Legea 176) continuă să facă trimitere la acest certificat, fără ca acesta să mai aibă un corespondent normativ funcțional la nivel legal. Această situație generează dificultăți practice și incertitudine juridică pentru subiecții vizați de respectivele dispoziții. Situația a devenit evidentă în contextul procedurii de emitere a autorizației pentru stația de radiocomunicații a unei nave, când Agenția Națională pentru Reglementare în Comunicații Electronice și Tehnologia Informației (ANRCETI), în temeiul prevederilor Codului maritim și ale Legii 176, solicită prezentarea certificatului de proprietate asupra navei drept condiție de emitere a autorizației menționate. Ansamblul acestor circumstanțe demonstrează caracterul desuet, inutil și inaplicabil al certificatului de proprietate asupra navei și evidențiază necesitatea excluderii acestuia din actele legislative menționate, pentru asigurarea coerenței și clarității cadrului normativ.

Încălcări ale Legii nr. 160/2011:

- 1. Încălcarea art. 4 alin. 2 și 3** – Certificatul de proprietate asupra navei nu este inclus în Nomenclatorul actelor permissive din anexa nr. 1 la Legea nr. 160/2011. Conform art. 4 alin. (3), un act permisiv poate fi invocat și/sau aplicat doar după includerea sa în Nomenclator. Menținerea cerințelor privind acest certificat în Legea 176 și Codul maritim, contravine, prin urmare, principiului legalității actelor permissive.
- 2. Încălcarea art. 4 alin. 1³** – Conform acestui alineat, apariția drepturilor și obligațiilor confirmate de un act permisiv are loc doar în virtutea întrunirii de către solicitant a cerințelor stabilite expres și exhaustiv de lege. După abrogarea Hotărârii Guvernului nr. 855/2007, nu mai există în general nicio reglementare, legislativă sau de altă natură, care să stabilească condițiile de eliberare, autoritatea competentă sau procedura de obținere a certificatului de proprietate asupra navei, ceea ce face imposibilă aplicarea efectivă a acestei prevederi.
- 3. Încălcarea art. 4¹ alin. (1) lit. c) și alin. (4)** – Pentru actele permissive de categoria "certificat", legea trebuie să prevadă condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea și retragerea certificatelor, documentele care se anexează la cererea de solicitare, taxa și lista condițiilor a căror neîndeplinire poate conduce la retragere. Nici o astfel de prevedere nu există pentru certificatul de proprietate. De asemenea, aceleași dispoziții prevăd că Guvernul aprobă, în limitele legii, procedura și cerințele de solicitare, eliberare și retragere/anulare a unui certificat. În lipsa unei baze legale primare, Guvernul nu a

aprobat și nu poate aproba o procedură detaliată de solicitare, eliberare sau retragere/anulare a acestui certificat.

4. **Încălcarea principiului transparenței și previzibilității** (art. 5 lit. b) – Urmare a reglementărilor inexistente, nu se poate cunoaște cu certitudine dacă acest certificat este sau nu necesar, cine îl eliberează și care este procedura de obținere a acestuia, ceea ce contravine principiului transparenței și previzibilității reglementărilor în materie de autorizare.
5. **Încălcarea principiului proporționalității la efectuarea controlului asupra respectării condițiilor de autorizare** (art. 5 lit. h) - Menținerea în legislație a unui certificat desuet creează riscul unor dificultăți semnificative în exercitarea controlului de stat, precum și al formulării unor pretenții neîntemeiate de conformare față de subiecții supuși controlului. Lipsa clarității legislative poate genera interpretări divergente între autoritățile de control, afectând predictibilitatea, uniformitatea și proporționalitatea actului de control.

II. Certificat de navigație sub pavilionul Republicii Moldova

Art. 42¹ din Codul maritim prevede că termenul de valabilitate al autorizației pentru stațiile de radiocomunicații ale navei coincide cu termenul de valabilitate al certificatului de navigație sub pavilionul Republicii Moldova. Această cerință este reiterată în Nomenclatorul actelor permissive, aprobat prin anexa nr. 1 la Legea nr. 160/2011, tabelul III, poziția 23, deși certificatul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova nu figurează, ca act permisiv distinct, în Nomenclator.

Art. 42¹ este unica normă din Codul maritim care face referire la certificatul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova. Din contra, art. 34 din același cod stabilește în mod clar că dreptul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova se confirmă, după caz, prin certificatul de naționalitate al navei sau prin actul de navigație, fără a menționa existența unui certificat de navigație sub pavilion.

Această lipsă de coerență internă a Codului maritim, coroborată cu inexistența oricărei reglementări subsecvente privind certificatul de navigație sub pavilion, a generat, similar situației certificatului de proprietate, blocaje administrative și suspendări în procedura de emitere de către ANRCETI a autorizației pentru stația de radiocomunicații a navei.

În aceste condiții, se impune corectarea discrepanței normative existente prin excluderea referirii la certificatul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova din articolul 42¹ alin. 4) al Codului maritim.

Încălcări ale prevederilor Legii nr. 160/2011:

Cu referire la certificatul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova pot fi formulate aceleași obiecții din perspectiva Legii nr. 160/2011 ca și în cazul certificatului de proprietate asupra navei, după cum urmează:

1. **Încălcarea art. 4¹ alin. (1) lit. c) și alin. (4) și a principiului reglementării materiale și procedurale a actelor permissive prin acte legislative (art. 5 lit. d))** – Pentru actele permissive de categoria "certificat", legea trebuie să prevadă condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea și retragerea certificatelor, documentele care se anexează la cererea de solicitare, taxa și lista condițiilor de retragere. Nicio astfel de prevedere nu există pentru certificatul de navigație sub pavilion. De asemenea, aceleași dispoziții prevăd că Guvernul aprobă, în limitele legii, procedura și cerințele de solicitare, eliberare și retragere/anulare a unui certificat, proceduri și cerințe care, la fel, nu există pentru acest certificat.

2. **Încălcarea art. 4 alin. (2) și (3)** – Certificatul de navigație sub pavilion nu este inclus în Nomenclatorul actelor permissive din anexa nr. 1 la Legea nr. 160/2011. Conform art. 4 alin. (3) al Legii nr. 160/2011, un act permisiv poate fi invocat și aplicat doar după includerea sa în Nomenclator. Menținerea cerințelor privind acest certificat în Codul maritim contravine principiului legalității actelor permissive.
1. **Încălcarea art. 4 alin. (13)** – Apariția drepturilor și obligațiilor confirmate de un act permisiv are loc doar în virtutea întrunirii de către solicitant a cerințelor stabilite expres și exhaustiv de lege. În cazul certificatului de navigație sub pavilion nu există nicio reglementare privind condițiile de eliberare, autoritatea emitentă sau procedura de obținere, ceea ce face imposibilă aplicarea acestei prevederi.
2. **Încălcarea principiului transparenței și previzibilității (art. 5 lit. b)** – Solicitanții și titularii de acte permissive nu pot cunoaște cu certitudine dacă acest certificat de navigație sub pavilionul Republicii Moldova este sau nu necesar, cine îl eliberează și cum se obține, ceea ce contravine principiului transparenței actelor permissive.
3. **Încălcarea principiului proporționalității la efectuarea controlului asupra respectării condițiilor de autorizare (art. 5 lit. h)** - Menținerea în legislație a unui certificat, din care există doar denumirea, fără nicio altă reglementare materială sau procedurală, creează riscul de pretenții neîntemeiate de conformare la exercitarea controlului de stat. Lipsa clarității legislative favorizează interpretări divergente între autoritățile de control, afectând predictibilitatea, uniformitatea și proporționalitatea controlului.

Având în vedere că, din circumstanțele descrise, rezultă că norma privind certificatul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova este fie desuetă, fie lipsită de context normativ și de reglementare, fiind neclară și imposibil de aplicat, **se propune abrogarea formală a referirii respective din Codul maritim.**

I. Certificatul de buna stare de navigabilitate vs. certificatul de navigație interioară

Se constată o reglementare fragmentară, lacunară și necorelată a certificatului de bună stare de navigabilitate (în continuare – **CBSN**) și a certificatului de navigație interioară (în continuare – **CNI**), ambele aplicabile în domeniul transportului naval. Lipsa unei delimitări clare a sferei de aplicare, a conținutului juridic și a autorităților competente generează confuzie normativă și dificultăți de aplicare practică.

Pentru o analiză coerentă a situației actuale, examinarea este structurată pe categorii de nave vizate.

A. Nave de navigație interioară

Legea 176 prevede, la art. 12 alin. (1) lit. c), că la bordul navei trebuie să fie prezente, între altele, CBSN (lit. c) și CNI (lit. m). Art. 16 alin. (12) lit. e) din aceeași lege, indică CBSN drept document necesar pentru înregistrarea de stat a navei. Cu toate acestea, Legea nr. 176/2013 nu conține nicio dispoziție care să stabilească:

- autoritatea competentă să emită CBSN;
- ce anume certifică CBSN;
- procedura de eliberare, retragere și valabilitatea CBSN.

În afara Legii nr. 176, CBSN este menționat sporadic în Cerințele minime pentru escală în porturile și cheurile Republicii Moldova, aprobate prin Ordinul MIDR nr. 67/2022, care prevăd, la pct. 15 lit. b), obligația navelor de navigație interioară (fluviul Dunărea) de a prezenta CBSN sau certificatul comunitar

tehnic de navigație interioară. CBSN nu mai este reglementat în alte acte normative care vizează navele de navigație interioară.

În ceea ce privește CNI, acesta este definit la art. 2 al Legii 176 drept certificat eliberat navei supuse inspecției, care atestă că construcția navală corespunde cerințelor tehnice. Legea 176 nu prevede autoritatea competentă pentru efectuarea inspecțiilor și emiterea certificatului, nici alte condiții, în conformitate cu Legea nr. 160/2011.

În schimb, Regulamentul cu privire la modul de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 723/2023, prevede că CNI se emite de către Agenția Navală, în urma inspecției tehnice efectuate înainte de punerea navei în exploatare, în scopul verificării conformității cu cerințele tehnice prevăzute de regulament. Această reglementare subsecventă suplimentează parțial lacunele legii primare, fără a le putea însă substitui.

B. Navele maritime

Codul maritim prevede că la art. 39 alin. (1) că nava trebuie să dețină la bord, între altele, CBSN (lit. c). Conform art. 42 alin. (2) din Cod, CBSN se emite de societățile de clasificare. Codul maritim nu definește însă conținutul juridic al CBSN și nu precizează expres ce anume certifică acesta.

CBSN este menționat și în Lista de verificare a navei de transport maritim, aprobată prin anexa nr. 2 la Ordinul Ministerului Economiei și Infrastructurii nr. 604/2018, ca document supus controlului de către Agenția Navală. De asemenea, Cerințele minime pentru escală în porturile și cheiurile Republicii Moldova (Ordinul MIDR nr. 67/2022) prevăd, la pct. 16 lit. b), obligația prezentării CBSN pentru navele maritime și navele de tip râu–mare.

CNI nu este menționat nici în Codul maritim, nici în Lista de verificare a navei de transport maritim (Ordinul Ministerului Economiei și Infrastructurii nr.604/2018).

C. Reglementări privind CBSN și CNI aplicabile fără distincție pe categorii de nave

1. Legea nr. 160/2011

Nomenclatorul actelor permissive, aprobat prin anexa nr. 1 la Legea nr. 160/2011, include CBSN ca act permisiv din categoria „certificat”, emis de Agenția Navală, cu termen de valabilitate nelimitat (tabelul III, poziția 22). Nici din această reglementare nu poate fi stabilit cu certitudine:

- ce anume atestă CBSN;
- pentru ce categorii de nave este aplicabil;
- în ce mod se constată conformitatea certificată.

Totodată, autoritatea emitentă indicată în Nomenclator (Agenția Navală) diferă de cea prevăzută la art. 42 alin. (2) al Codului maritim (societățile de clasificare).

CNI nu este inclus în Nomenclatorul actelor permissive, deși este cerut de Legea nr. 176/2013 și de actele normative subsecvente.

2. Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023

Regulile de înregistrare de stat a navelor în Republica Moldova („Regulile de înregistrare a navelor”), aprobate prin HG nr. 1035/2023, aplicabile atât navelor maritime, cât și celor de navigație interioară, definesc CBSN ca certificat eliberat de administrația maritimă sau în numele acesteia de către organizațiile recunoscute de către Guvern, care atestă starea tehnică generală a navei sub aspectele ce țin de navigație și confirmă îndeplinirea cerințelor de clasificare și construcție, de dotare conform convențiilor internaționale și referitoare la linia de încărcare a navelor maritime.

Această definiție:

- Intră în contradicție parțială cu Legea 176, care prevede CBSN pentru navele de navigație interioară;
- Intră în contradicție cu Codul maritim, care indică societățile de clasificare drept autorități emitente;
- Se plasează într-o zonă de neclaritate privind identitatea „administrației maritime”, dar și cea a „organizațiilor recunoscute de Guvern” față de societățile de clasificare prevăzute de Codul maritim.

Totodată, contrar propriei definiții a CBSN, axate pe navele maritime, la pct. 23 Regulile de înregistrare a navelor menționează CBSN ca document necesar pentru înregistrarea în Registrul de stat al navelor, fără distincție între nave maritime și de navigație interioară, iar la pct. 83 menționează CBSN ca unic document solicitat pentru prelungirea anuală a certificatului de naționalitate, din nou fără distincție privind categoria navei.

În ceea ce privește CNI, Regulile de înregistrare a navelor îl indică la pct. 23 ca document („care atestă cerințele tehnice”) ce trebuie prezentat Agenției Navale în vederea înregistrării în Registrul de stat al navelor, fără distincție privind categoria navei. Rezultă astfel, în mod implicit, aplicabilitatea CNI și navelor maritime, deși acesta nu este prevăzut de Codul maritim sau de alte acte normative aplicabile acestora.

Încălări ale prevederilor Legii nr. 160/2011:

1. Încălarea art. 4 alin. (1³), art. 4¹ alin. (1) lit. c) și alin. (4):

Pentru CBSN:

- Nu este clar ce anume atestă certificatul (conformitatea cu cerințele tehnice, starea tehnică generală, sau altceva);
- Nu sunt stabilite uniform pentru toate categoriile de nave: autoritatea emitentă (Agenția Navală conform Legii nr. 160/2011; societățile de clasificare conform Codului maritim; administrația maritimă (?) sau organizațiile recunoscute de Guvern, conform Regulilor de înregistrare a navelor); documentele necesare; procedura de eliberare.

Pentru CNI:

- condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale privind solicitarea, eliberarea și retragerea certificatului nu sunt stabilite în lege, așa cum impune art. 4¹ alin. (4) al Legii nr. 160/2011.
- reglementările privind CNI, care se regăsesc în Regulamentul cu privire la modul de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, aprobat prin HG nr. 723/2023 nu pot fi considerate a corespunde pe deplin cerinței din art. 4¹ alin. (4) al Legii nr. 160/2011, conform căruia Guvernul aprobă, în limitele legii, procedura amănunțită și cerințele de solicitare, eliberare și retragere/anulare a unui certificat.

2. **Încălcarea art. 4 alin. (1¹) și (1²) – principiul proporționalității și corelării cu riscuri acoperite cu dublarea obiectului certificării**

CBSN și CNI par să acopere riscuri identice sau similare, legate de starea tehnică a navei, ceea ce pune sub semnul întrebării necesitatea și proporționalitatea aplicării ambelor acte permissive pentru aceleași categorii de nave.

3. **Încălcarea principiului transparenței (art. 5 lit. b) și art. 4 alin. (4))**

Principiile de transparență și previzibilitate a actelor permissive nu pot fi asigurate, iar obligația autorităților emitente de a publica informația cu privire la actele permissive pe care le eliberează pe portalul guvernamental al serviciilor publice nu poate fi îndeplinită adecvat atunci când nici legile primare nu clarifică elementele esențiale ale actului permisiv.

Mai mult ca atât, în acest context trebuie menționate tarifele de ordinul miilor și zecilor de mii de lei pentru examinarea tehnică a navelor de navigație interioară, stabilite prin Nomenclatorul serviciilor prestate de către Agenția Navală a Republicii Moldova și cuantumul tarifelor pentru acestea, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 883/2024 (pozițiile 1- 10 din acest nomenclator). Temeiul normativ indicat pentru aceste poziții tarifare este Hotărârea Guvernului nr. 723/2023, încât devine clar că „examinările tehnice” respective reprezintă, în fapt, inspecții tehnice în urma cărora, potrivit regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 723/2023, se emite CNI. Prin urmare, în lipsa unor prevederi exprese într-un act legislativ care să instituie aceste tarife, ele contravin în mod direct art. 9 din Legea nr. 160/2011.

Ansamblul reglementărilor analizate relevă o reglementare profund confuză și deficitară a CBSN și CNI.

II. **Certificatul de clasă**

A. **Navele de navigație interioară**

Certificatul de clasă este prevăzut ca document obligatoriu la bordul navei de navigație interioară, conform art. 12 alin. (1) lit. d) al Legii 176. Cu toate acestea, legislația nu conține nicio reglementare privind emiterea acestui certificat, inclusiv cu privire la autoritatea sau entitatea competentă, semnificația juridică a noțiunii de „clasă a navei” sau criteriile de stabilire a acesteia. Art. 10 al Legii 176 prevede că nava „poate fi clasificată pe categorii și tipuri de nave”, de unde se poate face concluzia că o asemenea clasificare este facultativă. Această prevedere intră în contradicție cu obligația impusă de art. 12 alin. (1) lit. d), care consacră caracterul obligatoriu al certificatului de clasă, sugerând implicit că și clasificarea ar fi obligatorie.

Articolul 32 alin. (1) din Legea 176 enumeră anumite categorii de nave supuse clasificării de către „organele de supraveghere tehnică și clasificare a navelor”, iar alin. (6) stabilește că aceste organe trebuie să fie recunoscute de Guvern. Legea nu definește aceste organe, nu clarifică statutul lor juridic și nici procedura de recunoaștere de către Guvern. În același timp, art. 33 alin. (2) introduce și noțiunea de „societăți de clasificare”, aparent distincte de „organele de supraveghere tehnică și clasificare”, fără a explica raportul dintre aceste entități. Nici societățile de clasificare nu sunt definite la nivel de lege, iar atribuțiile acestora rămân insuficient clarificate.

Regulamentul cu privire la modul de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară („**Regulamentul cerințelor tehnice NNI**”), adoptat prin HG nr. 723/2023, în temeiul Legii 176, introduce o procedură de recunoaștere a societăților de clasificare de către Guvern, însă doar în scopul supravegherii și certificării stării tehnice a navelor. Astfel, potrivit pct. 51, Agenția Navală este în drept să nu supună construcția navală, integral sau parțial, inspecției tehnice (care constituie temeiul pentru emiterea

certificatului de navigație interioară – CNI), dacă se face dovada, printr-un document emis de o societate de clasificare recunoscută, că nava corespunde cerințelor tehnice stabilite. Anexa nr. 5 la acest regulament menționează în pct. 6 certificatul de clasificare drept unul din documentele care poate întemeia scutirea navei de la inspecția tehnică. Acesta este menționat de rând cu „un certificat eliberat de o societate de clasificare recunoscută”, ceea ce ar implica faptul că certificatele de clasificare nu sunt emise de societățile de clasificare.

Totodată, Regulamentul cu privire la normele și standardele comune pentru societățile de clasificare cu rol de inspecție și control al navelor de navigație internă („**Regulamentul societăților de clasificare**”), aprobat prin aceeași hotărâre de Guvern, prevede recunoașterea societăților de clasificare în vederea emiterii, în numele Republicii Moldova ca stat de pavilion, a certificatelor de clasificare și de bună stare tehnică a navelor. Ulterior, este definit certificatul de clasă (nu de clasificare) ca fiind „document eliberat de o organizație recunoscută, prin care se atestă că nava poate fi utilizată într-un anumit scop sau pentru un anumit serviciu”. Separat sunt definite și societățile de clasificare, drept organizații care emit certificate de clasă pentru corpul și mașinăriile navei. Din aceste norme nu este clar dacă se vorbește despre una și aceeași noțiune a certificatului de clasă, întrucât clasificarea corpului și mașinăriilor navei este aparent diferită de certificarea faptului că nava poate fi utilizată pentru un anumit scop sau pentru un anumite serviciu.

Din analiza coroborată a celor două regulamente nu rezultă cu claritate nici dacă certificatul de clasă este distinct de certificatul de bună stare tehnică și de certificatul de clasificare și dacă acesta este documentul care atestă conformitatea cu cerințele tehnice menționat la pct. 51 din Regulamentul cerințelor tehnice NNI sau dacă acolo este vorba despre un alt certificat. În ipoteza existenței a două documente distincte, necesitatea certificatului de clasă pentru navele de navigație interioară rămâne nejustificată și neclară.

La momentul de față, Agenția Navală nici nu emite, nici nu pretinde prezentarea certificatelor de clasă pentru navele de navigație interioară.

B. Navele maritime

Certificatul de clasă este prevăzut ca document obligatoriu la bordul navei maritime, conform art. 39 alin. (1) lit. d) din Codul maritim. Cu toate acestea, nici Codul maritim nu reglementează emiterea acestui certificat, nu definește noțiunea de „clasă a navei” și nu stabilește criteriile de determinare a acesteia. Articolul 42 alin. (2) din Codul maritim enumeră actele navei eliberate de societățile de clasificare, însă certificatul de clasă nu se regăsește printre acestea, ceea ce creează o inconsecvență internă a reglementării.

Potrivit art. 7 din Codul maritim, supravegherea asupra stării tehnice a navelor și clasificarea acestora se efectuează de societăți de clasificare recunoscute de Comisia Europeană și împuternicite în modul stabilit de Guvernul Republicii Moldova. Alineatul (2) enumeră tipurile de nave supuse supravegherii de către societățile de clasificare, iar alin. (3) stabilește că supravegherea asupra stării tehnice a navelor care nu intră în competența acestora se efectuează în modul stabilit de Guvern.

Din aceste prevederi nu este clar dacă navele care nu se regăsesc în categoriile enumerate la art. 7 alin. (2) sunt sau nu supuse clasificării și, implicit, dacă sunt sau nu obligate să dețină certificat de clasă. De asemenea, nu este clar cine este competent să emită certificate de clasă pentru navele maritime.

C. Reglementări care nu disting după categoria navelor

1. Legea nr. 160/2011

Nomenclatorul actelor permissive, anexă la Legea nr. 160/2011 prevede certificatul de clasă ca unul din actele permissive de categoria certificat emise de Agenția Navală, pe termen de 5 ani pentru navele care se exploatează pe căi navigabile interioare și 2 ani – pentru nave de navigație mixtă, de tip râu-mare, mai vechi de 30 de ani. Navele maritime lipsesc din această rubrică, la fel ca și navele mixte care au o vârstă mai mică de 30 de ani.

2. Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023

Regulile de înregistrare de stat a navelor, aprobate prin HG nr. 1035/2023, aplicabile atât navelor maritime, cât și celor de navigație interioară, impun anexarea certificatului de clasă la cererea de înregistrare în Registrul de stat al navelor pentru toate navele, fără excepție.

Totodată, Cerințele minime pentru escală în porturile și cheiurile Republicii Moldova, aprobate prin Ordinul MIDR nr. 67/2022, prevăd prezentarea certificatului de clasă doar pentru navele maritime și navele de tip râu-mare.

Încălcări ale prevederilor Legii nr. 160/2011:

Încălcarea art. 4¹ alin. (1) lit. c) și alin. (4)

- Lipsa în ambele legi care se referă la certificatul de clasă a unei definiții clare a ceea ce înseamnă „clasa navei” și a modului de determinare a acesteia;
- Incertitudine privind caracterul obligatoriu sau facultativ al certificatului pentru navele de navigație interioară (art. 10 al Legii 176 sugerează că clasificarea navelor de navigație interioară este facultativă, dar art. 12 alin. 1) lit. (d) impune prezența obligatorie a certificatului la bord, la fel ca și Regulile de înregistrare de stat a navelor, aprobate prin HG nr. 1035/2023);
- Reglementare incompletă a autorității/entității competente să emită certificatul;
- Lipsa reglementării documentelor necesare, a procedurii și a condițiilor de eliberare.

Încălcarea art. 4 alin. (2) și principiului exhaustivității Nomenclatorului

Certificatul de clasă este inclus parțial în Nomenclator:

- Poziția 22 din compartimentul III prevede certificatul de clasă pentru nave de navigație interioară 5 ani și nave mixte peste 30 de ani 2 ani. Nu sunt incluse navele maritime și navele mixte sub 30 de ani, deși din alte acte normative reiese că certificatul de clasă ar fi aplicabil practic tuturor navelor de orice categorie.

Încălcarea principiului proporționalității (art. 4 alin. (1¹) și (1²))

Nu este clar ce riscuri specifice acoperă certificatul de clasă, distinct de cele acoperite deja de CBSN, CNI sau de certificatul de naționalitate. Instituirea certificatului de clasă ca act permisiv obligatoriu fără această justificare contravine principiului proporționalității.

Neconcordanțe în sursele normative privind autoritatea emitentă a certificatului de clasă:

- Nomenclatorul actelor permissive: Agenția Navală;
- Legea 176: nu menționează entitatea emitentă;
- Codul maritim: nu menționează entitatea emitentă, și doar prin implicație, indirect, s-ar putea concluziona că pentru anumite categorii de nave se au în vedere societățile de clasificare

recunoscute de Comisia Europeană și împuternicite în modul stabilit de Guvernul Republicii Moldova;

- Regulamentul societăților de clasificare (HG nr. 723/2023): menționează emiterea certificatelor de clasă de „organizații recunoscute” și separat menționează că societățile de clasificare sunt organizații, care eliberează certificate de clasă pentru corpul și mașinăriile navei. În pct. 1 menționează că certificatele de clasă se emit în numele Republicii Moldova de societăți de clasificare recunoscute de Republica Moldova.

Încălcarea art. 4 alin. (13)

Imposibilitatea de a stabili cu certitudine cine poate emite certificatul de clasă și în ce condiții, face ca voința autorității de a elibera sau refuza certificatul să devină arbitrară, contrar principiului conform căruia drepturile și obligațiile apar în virtutea întrunirii cerințelor legale, nu a voinței autorității.

CONCLUZII GENERALE

În vederea aducerii reglementării actelor permissive pentru nave în conformitate cu cerințele Legii nr. 160/2011, este necesară:

A. Acțiuni imediate:

- **Excluderea certificatului de proprietate asupra navei** din art. 39 alin. (1) lit. a) al Codului maritim, din art. 12 alin. (1) lit. a) al Legii 176 și din art. 43 al Codului maritim, ca fiind desuet;
- **Corectarea art. 42¹ alin. (4) din Codul maritim și a Nomenclatorului actelor permissive, la tabelul III, poziția 23** prin înlocuirea sintagmei "certificatul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova" cu "certificatul de naționalitate sau actul de navigație", în conformitate cu terminologia utilizată în art. 34 al Codului maritim

B. Acțiuni de fond:

- **Delimitarea și reglementarea clară a CBSN și CNI**
 - Stabilirea expresă în legi a sferei de aplicare și a obiectului fiecărui certificat
 - Definirea precisă a obiectului fiecărui certificat;
 - Reglementarea completă a procedurii de eliberare, a autorității emitente, a documentelor necesare, a termenului de valabilitate și a condițiilor de suspendare/retragere.
 - Actualizarea Nomenclatorului actelor permissive
- **Clarificarea regimului juridic al certificatului de clasă:**
 - Definirea clară a "clasei navei" și a criteriilor de clasificare;
 - Delimitarea față de CBSN și CNI (pentru a evita suprapunerile).
 - Determinarea aplicabilității certificatului de clasă în funcție de categoria navei și stabilirea expresă a caracterului obligatoriu sau facultativ;
 - Reglementarea completă în lege a procedurii de eliberare, a autorității emitente, a documentelor necesare, a termenului de valabilitate și a condițiilor de suspendare/retragere
- **Armonizarea actelor normative subsecvente:** Modificarea actelor normative subsecvente pentru armonizare și eliminarea contradicțiilor cu legile primare.