

Către: **Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării**
Copie: **Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale**

Nr.88 -26/NC din 13.08.2026

Ref: propuneri la proiectul de lege privind modificarea unor acte normative (privind eliminarea reglementărilor excesive în sectorul privat și optimizarea sistemului de acte permissive) (NU 683/MEDED/2026)

Asociația Businessului European (EBA Moldova), salută inițiativa ministerului de elaborare a proiectului de lege privind eliminarea reglementărilor excesive în sectorul privat și optimizarea sistemului de acte permissive și intervine cu propuneri de ajustare/completare în vederea atingerii obiectivului stabilit de simplificare a activităților antreprenoriale și activităților aferente proceselor organizaționale.

I. Armonizarea proiectelor de modificare a Legii nr. 209/2016

La art. XLIV din proiectul de lege prin care se operează **modificări la Legea nr. 209/2016 privind deșeurile**, constatăm că, în paralel, se află în proces de consultare publică un proiect de lege distinct privind modificarea aceleiași Legi nr. 209/2016 (NU 792/MM/2026).

Întrucât modificările propuse prin cele două proiecte nu sunt pe deplin corelate, există riscul apariției unor neconcordanțe în reglementare. În acest context, propunem corelarea și armonizarea modificărilor prevăzute în cele două proiecte de acte normative, astfel încât să fie asigurată coerența cadrului normativ și să fie evitate eventuale contradicții sau suprapuneri legislative.

Menționăm că propunerile înaintate au drept scop asigurarea unei implementări clare, coerente și previzibile a prevederilor actelor normative de către mediul de afaceri, contribuind totodată la consolidarea securității juridice, reducerea incertitudinilor de aplicare și crearea unui cadru de reglementare transparent și favorabil dezvoltării activității de întreprinzător.

II. Excluderea obligației autorităților publice locale de elaborare a planurilor urbanistice de detaliu pentru investițiile private

La Art. LX punctul 6 a proiectului de lege modificarea de la art. 107 alineatului (11) a **Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023** este necesară să fie exclusă din următoarele considerente.

Potrivit modificărilor propuse, elaborarea planurilor urbanistice de detaliu pentru obiectivele individualizate prevăzute la art. 44 alin. (3¹) din Codul urbanismului și construcțiilor ar reveni autorităților administrației publice locale de nivelul întâi și al doilea, în conformitate cu art. 47 din CUC. Considerăm că această abordare nu este justificată, deoarece obiectivele respective răspund, în principal, unor interese private specifice.

Instituirea obligației autorităților publice locale de a elabora, coordona și supune verificării documentațiile de urbanism aferente acestor investiții ar putea genera dificultăți în realizarea proiectelor și ar reduce atractivitatea investițională, în special în condițiile constrângerilor financiare cu care se confruntă majoritatea bugetelor locale. Totodată, utilizarea resurselor publice pentru finanțarea documentațiilor urbanistice necesare unor proiecte cu beneficii preponderent individuale ridică semne de întrebare privind oportunitatea și eficiența alocării fondurilor publice.

În acest context, considerăm necesară menținerea mecanismului actual și excluderea modificării propuse din proiect.

III. Certificatul de proprietate al navei trebuie eliminat, nu înlocuit

Modificarea art. 39 din **Codul navigației maritime comerciale** nr. 599/1999 („Codul maritim”), (*art. VII din proiectul de lege*), dar și a **Legii nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova („Legea 176/2013”)** (*art. XXXVII din proiectul de lege*) prin înlocuirea referirii la certificatul de proprietate cu sintagma „*actul care atestă dreptul de proprietate sau de folosință asupra navei*” - nu realizează o veritabilă măsură de dereglementare și riscă să perpetueze incertitudinea normativă a acestei cerințe administrative.

În primul rând, proiectul de lege nu intervine asupra art. 42 și 43 din Codul maritim, care continuă să facă trimitere la certificatul de proprietate. Dincolo de această necorelare, dereglementarea **ar trebui realizată prin eliminarea certificatului de proprietate asupra navei din legislația primară**, fără instituirea unei obligații echivalente privind deținerea unui alt document care să ateste dreptul de proprietate sau de folosință asupra navei. Introducerea acestei sintagme în art. 39 din Codul maritim și în art. 12 din Legea 176/2013 are ca efect calificarea unui asemenea document drept act de bord, care trebuie păstrat la bordul navei pe durata exploatării acesteia. O asemenea soluție nu corespunde nici practicii din domeniul transportului naval, nici evoluției recente a cadrului normativ național.

Prin Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023 au fost aprobate noile Reguli de înregistrare de stat a navelor în Republica Moldova, fiind abrogate regulile anterioare aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 855/2007, care prevedeau eliberarea certificatului de proprietate de către Agenția Navală. Noua reglementare a renunțat la acest document fără a institui un act substitutiv. În schimb, dreptul de proprietate este reflectat prin înscrierea în Registrul de stat al navelor, iar informațiile privind proprietarul și armatorul sunt consemnate în certificatul de naționalitate și pot fi confirmate prin extrasul din registru. Acest extras are însă o natură juridică diferită de cea a unui act de bord și nu constituie un document care trebuie păstrat permanent la bordul navei. Rezultă că atât Guvernul, cât și ministerul de resort au optat deja, la nivel de reglementare secundară, pentru eliminarea certificatului de proprietate. Referirile la certificatul de proprietate în Codul maritim reprezintă o necorelare legislativă ce urmează a fi remediată. Aceeași concluzie este valabilă și pentru Legea 176/2013, întrucât Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023 reglementează atât navele maritime, cât și navele de navigație interioară.

În aceste condiții, înlocuirea propusă prin proiectul de lege ar avea ca efect instituirea obligației ca nava să dețină un document care să ateste dreptul de proprietate sau de folosință, deși un asemenea act nu este reglementat de legislația în vigoare. În loc să elimine o cerință desuetă, proiectul ar genera, în mod indirect, un nou act permisiv, fără analiză de impact, fără justificarea riscurilor pe care acesta le-ar acoperi, fără includerea în Nomenclatorul actelor permissive și fără suport în legislația primară.

În consecință, certificatul de proprietate trebuie soluționată prin eliminarea completă a referirilor la acest document din legislația primară, fără înlocuirea acestuia cu o nouă categorie de act de bord. În acest sens, **propunem următoarele modificări la proiectul de lege:**

”Art. VII. – Legea nr. 599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr.14, 2001, art.2, cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

La articolul 39 alineatul 1) litera b) se exclude.

La articolul 42 alineatul 1) textul „și certificatul de proprietate asupra navei” se exclude.

Art. XXXVII. Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova Monitorul Oficial nr.238242, 2013, art.672) cu modificările ulterioare se modifică după cum urmează

La articolul 12:

la alineatul 1) litera a) se exclude;

la alineatul 1) litera b) textul în paranteze se exclude¹;

la alineatul 2) textul „ , cu excepția certificatului de proprietate asupra navei, a cărui copie urmează a fi autentificată de organul emitent sau de către notar” se exclude.

Articolul 16 alineatul 5) va avea următorul cuprins:

„Înregistrarea navei și a drepturilor asupra acesteia supuse înregistrării în Registrul de stat al navelor este confirmată prin extrasul din registru.”

alineatul 14) se exclude.”

IV. Actele de bord din Legea 176/2013 prevăzute în Nomenclatorul actelor permissive necesită o revizuire de conformitate

Deși proiectul de lege include în procesul de revizuire o parte dintre actele de bord prevăzute la art. 12 din Legea 176/2013 cu privire la transportul naval intern, actele de bord care figurează în Nomenclatorul actelor permissive au fost, totuși, omise de la revizuire. Este vorba de certificatul de naționalitate, certificatul de bună stare de navigabilitate („CBSN”), certificatul de clasă și certificatul de tonaj.

Actele menționate prezintă deficiențe structurale și de reglementare care justifică includerea lor, prin proiectul de lege, într-un proces paralel propriu de optimizare. Completarea proiectului de lege cu dispoziții privind acest proces suplimentar de revizuire este propus mai jos, după detalierea problemelor identificate pentru fiecare act de bord.

1. Certificatul de naționalitate a navei

Reglementarea actuală

Certificatul de naționalitate este menționat în Legea 176/2013. În rest, reglementarea este guvernată de HG nr. 1035/2023 (Regulile de înregistrare a navelor în Republica Moldova). Tariful pentru înregistrarea navei în Registrul de stat al navelor „cu eliberarea certificatului de naționalitate al navei” se percepe potrivit Nomenclatorului serviciilor prestate de Agenția Navală a Republicii Moldova și cuantumului tarifelor pentru acestea („Nomenclatorul serviciilor Agenției Navale”), din anexa 2 la HG nr. 883/2024.

Deficiențele reglementării

Denumirea alternativă este inutilă și derutantă

Art. 12 alin. (1) lit. b) din Legea 176/2013 utilizează, în paranteză, o denumire alternativă pentru certificatul de naționalitate – „certificat de navigație sub pavilionul de stat al Republicii Moldova”. Această formulare nu este utilizată în nicio altă reglementare relevantă. Nici Legea

176/2013, nici HG nr. 1035/2023, care reglementează emiterea certificatului de naționalitate, nu o folosesc. Cel mult, în formularul certificatului de naționalitate din Regulile menționate apare formula „certificat de naționalitate al navei sub pavilionul Republicii Moldova”.

Menținerea unei denumiri alternative fără semnificație juridică îngreunează inutil textul legii, dar, mai cu seamă, drept urmare a folosirii în această denumire a termenului „navigație”, se creează riscul confundării certificatului de naționalitate cu certificatul de bună stare de navigabilitate sau cu certificatul de navigație interioară. În consecință, sintagma din paranteză urmează a fi eliminată din art. 12 al Legii 176/2013, ca paralelism terminologic incompatibil cu cerința de asigurare a interpretării și aplicării corecte a actului normativ și ca un factor de imprevizibilitate.

Lipsa reglementării primare prin lege

Reglementarea primară a certificatului de naționalitate este complet absentă din Legea 176/2013. Astfel, lipsesc dispozițiile privind autoritatea emitentă, condițiile și procedura generală de eliberare, documentele necesare, termenul de valabilitate, precum și temeiurile de suspendare, retragere sau anulare, deși aceste elemente trebuie stabilite prin lege, în conformitate cu art. 4¹ alin. (4) din Legea 160/2011.

Reglementarea taxei nu are suport legislativ

Nomenclatorul actelor permissive prevede că taxa pentru eliberarea certificatului de naționalitate se stabilește „conform metodologiei de calcul aprobate de către Guvern”. Această soluție nu respectă art. 5 lit. e) din Legea 160/2011, care permite perceperea unei plăți numai dacă mărimea ei este prevăzută expres de lege sau poate fi constatată/calculată în baza prevederilor actului legislativ. Legea 176/2013 nu conține asemenea prevederi, iar formularea din Nomenclator nu oferă criterii suficiente pentru determinarea cuantumului taxei.

Din aceleași considerente, nu are suport legislativ nici tariful prevăzut în anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 883/2024 pentru înregistrarea navei cu eliberarea certificatului de naționalitate. Întrucât plata este aferentă emiterii unui act permisiv, aceasta trebuie stabilită prin lege, în conformitate cu art. 9 alin. (2) din Legea 160/2011 și art. 6 din Legea 235/2006.

În contextul descris **se propune:**

- a) eliminarea din art. 12 alin. 1) lit. b) al Legii 176/2013 a parantezei cu denumirea alternativă a certificatului de naționalitate;
- b) completarea Legii 176/2013 cu elementele esențiale ale regimului juridic al certificatului de naționalitate (autoritatea emitentă, condițiile generale de eliberare, documentele necesare, termenul de valabilitate și temeiurile de suspendare, retragere sau anulare), cu menținerea HG 1035/2023 exclusiv în rolul de act de executare a legii;
- c) reglementarea prin lege a oricărei plăți aferente eliberării certificatului de naționalitate sau, în lipsa unei asemenea reglementări, eliminarea tarifului prevăzut în anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 883/2024 în lipsa unui temei legislativ.

2. Certificatul de bună stare de navigabilitate (CBSN)

Reglementarea actuală

Certificatul de bună stare de navigabilitate este prevăzut în lista actelor de bord la art. 12 alin. (1) lit. c) din Legea 176/2013 și figurează în Nomenclatorul actelor permissive (tabelul III, poziția 11), unde Agenția Navală este indicată drept autoritate emitentă, iar termenul de valabilitate este stabilit ca fiind nelimitat.

Dincolo de aceste mențiuni, cadrul normativ privind CBSN este aproape inexistent. Legea 176/2013 prevede doar că certificatul este necesar pentru înregistrarea de stat a navei (art. 16 alin.

(12) lit. e)), fără a reglementa natura sa juridică sau elementele esențiale ale actului permisiv, precum autoritatea emitentă, condițiile și procedura de eliberare, documentele necesare, termenul de valabilitate, cazurile de suspendare sau retragere și regimul taxelor.

Regulile de înregistrare a navelor (HG nr. 1035/2023) reiau obligația prezentării CBSN la înregistrarea navei și definește certificatul ca document care atestă starea tehnică generală a navei sub aspectele ce țin de navigație. Totodată, Regulile prevăd că CBSN este emis de „administrația maritimă sau, în numele acesteia, de către organizațiile recunoscute de către Guvern” soluție care contrazice Nomenclatorul actelor permissive, potrivit căruia autoritatea emitentă este Agenția Navală. Reglementarea nu clarifică nici semnificația noțiunii de „administrație maritimă”, nici raportul acesteia cu Agenția Navală.

Pct. 15 lit. b) al Cerințelor minime pentru escală în porturile și cheiurile Republicii Moldova, aprobate prin Ordinul MIDR nr. 67/2022 („**Cerințele de escală**”), impun prezentarea CBSN (sau a certificatului comunitar tehnic de navigație interioară) la escalele navelor în porturile naționale. În rest, CBSN nu mai este reglementat în alte acte normative aplicabile navelor de navigație interioară. Totodată, denumirea certificatului, definiția sa din HG nr. 1035/2023 și menționarea sa, în același context, alături de certificatul de navigație interioară în Cerințele de escală indică existența unei suprapuneri semnificative între obiectul celor două acte: CBSN atestă starea tehnică a navei sub aspectul navigației, în timp ce certificatul de navigație interioară atestă conformitatea navei cu cerințele tehnice. Această concluzie este confirmată și de dreptul Uniunii Europene în domeniul navigației interioare, unde navigabilitatea navelor de navigație interioară este atestată, în general, prin certificate de navigație interioară (Directiva UE 2016/1629 și Directiva 2009/100/CE), fără existența unui certificat de bună stare de navigabilitate distinct.

Deficiențele reglementării

Reglementarea CBSN prezintă deficiențe fundamentale atât din perspectiva cadrului general privind actele permissive, cât și din perspectiva calității reglementării. Legea 176/2013 nu stabilește elementele primare ale actului permisiv, iar reglementarea infralegală este incompletă și contradictorie, inclusiv sub aspectul autorității emitente.

Dincolo de aceste deficiențe, introducerea certificatului de navigație interioară ridică o prezumție serioasă de redundanță a CBSN, întrucât ambele acte urmăresc, potrivit reglementărilor actuale, certificarea stării tehnice și a navigabilității navei. Dacă certificatul de navigație interioară va fi validat în urma revizuirii prescrise de art. LXXII din proiectul de lege, având în vedere că cele două certificate acoperă aceleași riscuri și urmăresc aceeași finalitate, menținerea CBSN în Legea 176/2013 ar echivala cu menținerea unui paralelism normativ și a unei dublări nejustificate de acte permissive. O asemenea situație este incompatibilă cu art. 12¹² alin. (4) din Legea 160/2011 și cu cerința de eliminare a paralelismelor și a normelor desuete consacrate de art. 65 alin. (2) lit. c) și d) și art. 76 alin. (3) din Legea 100/2017.

În aceste condiții, CBSN trebuie inclus în exercitiul de revizuire împreună cu certificatul de navigație interioară. Potrivit art. 4 alin. (2) al Legii 160/2011 la instituirea unui act permisiv nou este obligatoriu de a examina eliminarea actelor permissive în vigoare care acoperă total sau parțial aceleași riscuri, domenii de reglementare și/sau de activitate de întreprinzător, iar propunerea de completare a Nomenclatorului actelor permissive cu orice act permisiv nou (certificatul de navigație interioară) trebuie fi însoțită de ajustarea cadrului legislativ în vigoare cu prevederi suficiente pentru ca reglementarea propusă să corespundă principiilor și rigorilor Legii 160/2011. Dacă analiza va confirma suprapunerea funcțională a celor două certificate, soluția conformă cu legislația privind actele permissive este eliminarea CBSN din câmpul normativ, care

va opera, simultan, și ca abrogare a normelor desuete și paralelismelor normative menționate, în conformitate cu art. 65 alin. (2) lit. c) și d) și art. 76 alin. (3) din Legea 100/2017.

Se propune eliminarea CBSN ca act de bord distinct din Legea 176/2013, ca urmare a absorbției funcției sale de către certificatul de navigație interioară. Întrucât certificatul de navigație interioară urmează el însuși a fi supus revizuirii conform art. LXXII din proiectul de lege, se propune includerea CBSN într-un proces de revizuire simultan, ca tranziție spre eliminarea CBSN din Legea 176/2013 și din actele subsecvente care îl menționează.

3. Certificatul de clasă

Reglementarea actuală

Certificatul de clasă este inclus în Nomenclatorul actelor permissive (tabelul III, poziția 9), cu indicarea Agenciei Navale drept autoritate emitentă și cu un termen de valabilitate de 5 ani pentru nave exploatare pe căi navigabile interioare și de 2 ani pentru nave de navigație mixtă, de tip râu-mare, mai vechi de 30 de ani. Taxa aferentă certificatului este prevăzută ca fiind stabilită „conform metodologiei de calcul a Guvernului”.

În Legea 176/2013, certificatul de clasă este menționat exclusiv în lista actelor de bord prevăzută la art. 12, fără ca legea să stabilească natura juridică a acestui act, riscurile acoperite sau elementele sale esențiale. Lipsesc, astfel, condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale privind solicitarea, eliberarea și retragerea certificatului, documentele necesare, regimul taxelor și cazurile care pot determina suspendarea sau anularea acestuia. Totodată, taxa indicată în Nomenclatorul actelor permissive nu a fost stabilită printr-un act normativ ulterior. Certificatul de clasă nu este menționat în Nomenclatorul serviciilor Agenției Navale (HG nr. 883/2024).

Deficiențele reglementării

Chiar și independent de analiza de principiu a aplicabilității sale navelor de navigație interioară, reglementarea actuală a certificatului de clasă prezintă deficiențe serioase din perspectiva Legii 160/2011, Legii 100/2017 și Legii 235/2006. Cadrul normativ nu identifică riscurile pe care acest act permisiv este destinat să le acopere, lipsesc elementele primare ale actului permisiv. Totodată, deficiențele de reglementare a acestui certificat depășesc dimensiunea tehnico-legislativă, problema de fond fiind însăși aplicabilitatea acestui certificat navelor de navigație interioară.

Certificatul de clasă nu este justificat pentru navele de navigație interioară

O analiză a practicii internaționale și a cadrului juridic al Uniunii Europene relevă că sistemul de clasificare a navelor și certificatele de clasă sunt asociate doar navelor maritime (care, în Republica Moldova, fac obiectul Codului maritim, și nu al Legii 176/2013), nu și navelor de navigație interioară. Directiva 2009/15/CE (*privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor*) și Regulamentul (CE) nr. 391/2009 (*privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor*), reglementează certificatele de clasă și prevăd că navele vizate sunt cele care intră sub incidența convențiilor internaționale de drept maritim — Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1974 (SOLAS) și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973 (MARPOL).

La nivel național, HG nr. 2/2020 (*privind aprobarea Regulamentului cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime*), prin care au fost transpuse cele două acte europene se aplică expres doar navelor de circulație maritimă

și mixtă. Aceeași abordare rezultă și din proiectul de hotărâre de Guvern nr. 582/MIDR/2026, elaborat pentru înlocuirea HG nr. 2/2020, precum și din Cerințele de escală, care solicită prezentarea acestui certificat doar pentru navele maritime și navele de tip râu-mare (mixte).

Prin contrast, în sfera navigației interioare, Directiva UE 2016/1629 nu prevede certificate de clasă pentru navele de navigație interioară. Deși stabilește un sistem de atestare a conformității tehnice a navelor de către societăți de clasificare recunoscute de Comisia Europeană, similar sistemului din sfera maritimă, este esențial că acest sistem nu prevede emiterea certificatelor de clasă. Aceeași abordare este reflectată în Regulamentul din anexa 1 a HG nr. 723/2023, prin care Directiva menționată a fost transpusă în cadrul național. Regulamentul privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară nu prevede emiterea pentru acestea a certificatelor de clasă.

Totodată, în HG nr. 723/2023 a fost inclus, în anexa 2, un regulament, elaborat la nivel național (fără corespondent în directivă), privind societățile de clasificare în domeniul navelor de navigație internă. În mod neașteptat și fără context, acest regulament a prevăzut emiterea certificatelor de clasă. Această soluție a generat o incoerență internă a HG nr. 723/2023, întrucât regulamentul respectiv pare să fi preluat, într-o măsură semnificativă, structura și conceptele Regulamentului privind organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă (HG nr. 2/2020), fără adaptare la specificul navigației interioare și la diferențele dintre regimul maritim și cel al navigației interne.

Reglementarea națională este contradictorie și necorelată

Astfel, lipsa unei conceptualizări a actelor de bord în Legea 176/2013 a condus la includerea certificatului de clasă în lista actelor de bord al navelor de navigație interioară, deși acesta nu este un instrument caracteristic domeniului. Ulterior, prin acte normative subordonate, cerințele privind certificatele de clasă, aplicabile în dreptul Uniunii Europene doar navelor maritime, au fost extinse, fără justificare, asupra navelor de navigație interioară. Această situație contravine cerințelor de coerență, corelare și adaptare a normelor la realitățile reglementate, prevăzute de art. 3 alin. (1) lit. d), art. 27¹ și art. 46 alin. (3) din Legea 100/2017.

Suplimentar, reglementările existente privind certificatul de clasă sunt contradictorii și necorelate sub aspectul autorității emitente și al sferei de aplicare:

- deși Nomenclatorul actelor permissive și Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale a Republicii Moldova („**Regulamentul Agenției Navale**”), aprobat prin HG nr. 706/2018) prevăd emiterea certificatelor de clasă de către Agenția Navală, HG nr. 723/2023 atribuie emiterea acestora „organizațiilor (*societăți de clasificare – n.n.*) recunoscute”;
- deși Regulamentul Agenției Navale se referă la nave de navigație interioară și nave de navigație mixtă, Hotărârea Guvernului nr. 2/2020 reglementează certificatele de clasă în contextul navelor maritime și mixte, iar Hotărârea Guvernului nr. 723/2023 extinde această abordare și asupra navelor de navigație interioară.

Aceste contradicții afectează coerența și previzibilitatea reglementării, contrar art. 3 alin. (1) lit. c), d) și alin. (4) și art. 7 din Legea 100/2017, precum și principiului previzibilității reglementării activității de întreprinzător consacrat de art. 5 din Legea 235/2006.

Măsuri propuse

Având în vedere că certificatele de clasă sunt instrumente aplicabile doar navelor maritime (reglementate de Codul maritim) și nu fac parte din sistemul de certificare specific navelor de navigație interioară, ce cad sub incidența Legii 176/2013, se propune eliminarea certificatului de

clasă din lista actelor de bord din Legea 176/2013 (nave de navigație internă). Menținerea certificatului de clasă în regimul navelor de navigație interioară, fără o justificare obiectivă și fără o reglementare coerentă, ar perpetua o situație incompatibilă cu principiile de necesitate, proporționalitate, claritate și previzibilitate aplicabile actelor permissive. Pentru a permite o analiză completă a implicațiilor asupra cadrului normativ subsecvent, certificatul de clasă trebuie inclus, cel puțin, în exercițiul suplimentar de revizuire propus mai jos pentru includere în proiectul de lege.

4. Certificatul de tonaj

Cadrul normativ actual

Certificatul de tonaj este inclus în Nomenclatorul actelor permissive (tabelul III, poziția 10), cu indicarea Agenției Navale drept autoritate emitentă, un termen de valabilitate de 15 ani (cu confirmare după 10 ani) și o plată stabilită „conform metodologiei de calcul aprobate de către Guvern”.

Includerea certificatului de tonaj în Nomenclator nu asigură însă o reglementare conformă a acestui act permisiv. Similar celorlalte acte de bord, Legea 176/2013 îl menționează o singură dată, în lista actelor de bord din art. 12, fără a reglementa natura sa juridică, scopul certificatului sau elementele primare impuse de Legea 160/2011: condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale privind solicitarea, eliberarea și retragerea certificatului, documentele necesare, regimul taxelor și condițiile care pot determina retragerea sau anularea acestuia.

Regulamentul Agenției Navale confirmă competența acesteia de emitere a certificatelor de tonaj. Totodată, Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023 privind Regulile de înregistrare de stat a navelor prevede că certificatele de tonaj se eliberează de „administrația maritimă sau, în numele acesteia, de către organizațiile recunoscute de Guvern”, generând o necorelare cu reglementarea existentă privind autoritatea emitentă.

Plata aferentă emiterii certificatului de tonaj nu a fost stabilită printr-un act normativ, iar eliberarea acestui certificat nu figurează în Nomenclatorul serviciilor Agenției Navale aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 883/2024.

Deficiențele reglementării

Lipsa unei reglementări primare complete

Spre deosebire de alte acte de bord analizate, existența certificatului de tonaj ca instrument de certificare în navigația interioară este justificată de practica internațională. Pentru navele implicate în trafic internațional, tonajul reprezintă un parametru utilizat la stabilirea unor elemente precum taxele portuare, tarifele de pilotaj, taxele de tranzit, primele de asigurare și cerințele privind echipajul minim de siguranță. Republica Moldova este parte atât la Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor (TONNAGE 69), aplicabilă navelor maritime, cât și la Convenția de la Geneva privind măsurarea navelor de navigație interioară din 1966, care reglementează măsurarea tonajului și emiterea certificatelor de tonaj pentru navele de navigație interioară.

Tocmai datorită importanței practice a acestui certificat, lipsa unei reglementări naționale complete generează riscuri semnificative din perspectiva previzibilității și proporționalității reglementării activității de întreprinzător. Această situație justifică, prin ea însăși, includerea certificatului de tonaj în exercițiul suplimentar de revizuire propus pentru proiectul de lege, în vederea asigurării unui cadru normativ coerent și corelat.

Lipsa conceptului normativ al tonajului compromite previzibilitatea reglementării

Suplimentar deficiențelor expuse mai sus, lipsa unei conceptualizări și definiri normative a noțiunii de tonaj are un impact semnificativ asupra previzibilității reglementării. Această problemă este cu atât mai relevantă cu cât noțiunea de „tonaj” este una tehnică și neintuitivă, iar semnificația sa diferă substanțial în funcție de categoria navei vizate (navă maritimă sau navă de navigație interioară).

La navele maritime, tonajul este determinat pe baza volumului spațiilor închise ale navei și se exprimă prin indicatori precum tonajul brut și tonajul net. Acești indicatori nu reprezintă o măsură a greutatei navei, ci reprezintă valori adimensionale (fără unitate de măsură) derivate prin formule de calcul pe baza capacității volumetrice a navei.

Prin contrast, la navele de navigație interioară, Convenția de la Geneva (1966) utilizează o abordare diferită: tonajul este exprimat în tone, iar măsurarea tonajului (care nu se împarte în tonaj brut și net) se bazează pe volumul de apă dezlocuit de navă în funcție de afundare și urmărește determinarea deplasamentului maxim admisibil, iar pentru navele de marfă — și determinarea greutății încărcăturii.

Aceste diferențe conceptuale nu se reflectă în cadrul normativ național. Reglementările existente utilizează generic termenul „tonaj”, fără a preciza categoria navei vizate, metoda de calcul aplicabilă sau unitatea de măsură relevantă. Această lipsă de claritate produce efecte practice directe pentru operatorii de nave sub pavilion moldovenesc.

Spre exemplu, Nomenclatorul serviciilor Agenției Navale (HG nr. 883/2024) utilizează criteriul tonajului pentru stabilirea unor tarife aplicate de Agenția Navală (tarifele de pilotare de la poziția 62), iar pentru tarifele de înregistrare în Registrul de stat al navelor aplică un coeficient determinat în funcție de tonaj (tabelul 3 din pct. 15 al Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile Agenției Navale, anexa 1 la HG nr. 883/2024). Totodată, nu se precizează dacă este avut în vedere tonajul navelor maritime sau al navelor de navigație interioară, iar unitatea de măsură utilizată diferă: în tabelul coeficientului se indică „tona”, iar pentru tarifele de pilotaj se utilizează abrevierea „TRB” (spre exemplu, „navă de la 1001 TRB până la 2000 TRB”). Această din urmă noțiune nu este definită în HG nr. 883/2024, dar pare a fi o referire la „tone registru brut”, unitate de tonaj abandonată la nivel internațional cu aproape 60 de ani în urmă, când Convenția TONNAGE 69 a introdus indicii adimensionali standardizați de tonaj brut (*gross tonnage*) și tonaj net (*net tonnage*).

Astfel, lipsa unei reglementări conceptuale și a definirii normative a noțiunii de tonaj determină reglementări incoerente și anacronisme conceptuale, care, totodată, generează obligații administrative (certificarea) și costuri financiare sporite (tarifele achitate Agenției Navale) pentru operatorii economici. Această situație contravine cerințelor de claritate, coerență și previzibilitate a actelor normative prevăzute de art. 3 alin. 1) lit. d) și art. 54 alin. (1) lit. a) din Legea 100/2017, precum și principiilor de previzibilitate și proporționalitate a reglementării activității de întreprinzător prevăzute de art. 4 lit. a) și e), art. 5 și art. 15 din Legea 235/2006.

Măsuri propuse

Certificatul de tonaj trebuie menținut ca act de bord pentru navele de navigație interioară, având în vedere rolul său în cadrul transportului naval internațional. Totodată, este necesară revizuirea integrală a cadrului normativ aplicabil, prin:

- a) clarificarea noțiunii de tonaj aplicabile navelor de navigație interioară, prin raportare la Convenția de la Geneva din 1966 și delimitarea acesteia de conceptele utilizate pentru navele maritime (Codul maritim);

- b) reglementarea prin lege a elementelor primare ale certificatului de tonaj, inclusiv autoritatea emitentă, condițiile și procedura de eliberare, taxa de eliberare, documentele necesare, termenul de valabilitate și temeiurile de retragere sau anulare.

V. Exercițiul de revizuire adițional pentru actele de bord

Ținând cont de analiză prezentată mai sus, propunem completarea mecanismului de tranziție din proiectul de lege cu un al doilea palier de revizuire, destinat actelor de bord din Legea 176/2013 care sunt deja prevăzute de Nomenclatorul actelor permissive, dar a căror reglementare nu corespunde principiilor de reglementare a activității de întreprinzător - certificatul de naționalitate, CBSN, certificatul de clasă și certificatul de tonaj.

Spre deosebire de alin. (3)-(6) ale art. LXXII din proiectul de lege, care vizează actele calificabile drept permissive, dar neincluse în Nomenclator, completarea propusă (un nou alineat 7 și o nouă anexă 2) are ca obiect revizuirea actelor deja incluse în Nomenclator, în vederea evaluării oportunității menținerii acestora și a racordării reglementării lor la cerințele Legii 160/2011 și ale Legii 235/2006.

Astfel, art. LXXII din proiectul de lege propunem să fie completat cu alin. (7) și cu Anexa nr. 2 având următorul cuprins:

”(7) Se aprobă lista actelor, conform anexei nr.2, care sunt prevăzute de Nomenclatorul actelor permissive din anexa la Legea nr.160/2011, a căror reglementare nu este conformă cu principiile reglementării activității de întreprinzător. Timp de un an de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Guvernul va revizui prevederile actelor normative care reglementează actele permissive menționate în anexa 2, conform prevederilor din Capitolul II² din Legea nr.160/2011 din perspectiva oportunității și a conformității actelor normative cu principiile de reglementare a activității de întreprinzător și va propune modificările necesare ale cadrului normativ în vederea abrogării sau reglementării în conformitate cu principiile de reglementare stabilite în Legea nr.160/2011 și în Legea nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.”

Anexa 2

*la Legea nr. ___ din ___ pentru modificarea unor acte normative
(privind eliminarea reglementărilor excesive în sectorul
privat și optimizarea sistemului de acte permissive)*

Lista actelor permissive prevăzute de Nomenclatorul actelor permissive, supuse procedurii de revizuire a oportunității și a conformității cu principiile de reglementare a activității de întreprinzător

<u>Nr.</u>	<u>Denumirea actului permisiv</u>	<u>Actul normativ care prevede actul permisiv</u>
<u>1.</u>	<u>Certificatul de naționalitate a navei</u>	<u>Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova</u>
<u>2.</u>	<u>Certificatul de bună stare de navigabilitate</u>	<u>Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova</u>
<u>3.</u>	<u>Certificatul de clasă</u>	<u>Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova</u>

<u>4.</u>	<u>Certificatul de tonaj</u>	<u>Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova</u>
-----------	------------------------------	--

Menționăm că propunerile înaintate au drept scop asigurarea unei implementări clare, coerente și previzibile a prevederilor actelor normative de către mediul de afaceri, contribuind totodată la consolidarea securității juridice, reducerea incertitudinilor de aplicare și crearea unui cadru de reglementare transparent și favorabil dezvoltării activității de întreprinzător.

Cu respect,



Mariana RUFA
Director executiv
Asociația Businessului European

Ex: nadejda.chirita@eba.md, tel: 069719131