

Nota informativă
la proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului
privind modul de utilizare și exploatare a cheiurilor temporare
pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Proiectul Hotărârii Guvernului <i>pentru aprobarea Regulamentului privind modul de utilizare și exploatare a cheiurilor temporare pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova</i> a fost elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii în comun cu Agenția Navală a Republicii Moldova.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
În conformitate cu prevederile Legii nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, și în scopul realizării Strategiei de transport și logistică 2013 – 2020 aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 827/2013, este necesară crearea reglementărilor în domeniu care va asigura desfășurarea în siguranță a activităților de încărcare/descărcare a mărfurilor transportate prin intermediul transportului naval la cheiurile situate în afara complexului portuar Giurgiulești. Demararea activității complexului portuar Giurgiulești, a arătat beneficiile de care se bucură agenții economici din Republica Moldova de la transportarea mărfurilor prin intermediul transportului naval. Totodată mărirea fluxului de mărfuri și majorarea numărului de agenți economici care doresc să beneficieze de serviciile portuare sunt în creștere, dar capacitățile portuare existente nu permit deservirea tuturor doritorilor din motivul insuficienței infrastructurii portuare specializate. Din acest motiv navele maritime sunt nevoite să staționeze la rada portuară în așteptarea eliberării cheiului din port care este ocupat de nave fluviale ce transportă mărfuri în vrac, și descărcarea cărora este cu mult mai lentă în comparație cu cele specializate. Problema menționată poate fi soluționată prin deservirea navelor fluviale care transportă mărfuri ce nu necesită condiții speciale costisitoare (criblură, grâne, nisip etc) la cheiuri neamenajate situate amonte de complexul portuar Giurgiulești. Practica internațională de exploatare a transportului naval intern demonstrează că utilizarea cheiurilor neamenajate pe căile navigabile interne au un impact pozitiv asupra dezvoltării ramurii și măririi fluxului de mărfuri transportat prin acest mod de transport. Utilizarea acestora permite atragerea mărfurilor transportate prin intermediul navelor maritime sau fluviale care necesită implicarea în procesul de încărcare/descărcare a instalațiilor specializate aflate în dotarea porturilor. Operațiuni de descărcare/încărcare la cheiuri neamenajate se practică în toate statele care dețin căi navigabile interne, și utilizează transportul naval intern pentru transportarea mărfurilor. Aprobarea regulilor de utilizare și exploatare a cheiurilor temporare pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova va permite îmbunătățirea procesului de prelucrare a navelor la aceste cheiuri și va permite mărirea fluxului de mărfuri transportate prin intermediul transportului naval, deservirea a mai multor nave concomitent și în timp util prin redirecționarea navelor fluviale care transportă mărfuri în vrac ce nu necesită echipamente specializate din complexul portuar Giurgiulești la cheiuri neamenajate. De facto se va mări suprafața cheiurilor din complexul portuar Giurgiulești, fără efectuarea unor investiții majore și executarea lucrărilor de construcție de lungă durată.
3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene
Proiectul nominalizat respectă prevederile legislației naționale și nu intră în contradicție cu prevederile legislației UE.
4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul în cauză vine să asigure o procedură de efectuare în siguranță a lucrărilor de încărcare/descărcare la cheiurile neamenajate, în baza prevederilor Legii nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova. Aceste reguli vor include prevederi referitoare la pregătirea cheiurilor pentru acostare/plecare navelor la/de la chei, asigurarea procesului de încărcare/descărcare în siguranță, acțiunile în cazurile de condiții meteorologice nefavorabile, și alte aspecte importante necesare pentru desfășurarea în siguranță a operațiunilor la chei.
5. Fundamentarea economico-financiară
Implimentarea proiectului nu implică alocarea mijloacelor financiare din contul bugetului de stat.
6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare
Proiectul hotărârii nu prevede modificarea altor acte normative.
7. Avizarea și consultarea publică a proiectului
Anunțul privind inițierea elaborării proiectului Hotărârii Guvernului este plasat pe site-ul Ministerului Economiei și Infrastructurii, la compartimentul Transparența, secțiunea Transparența decizională, rubrica Anunțuri privind inițierea elaborării deciziei. În conformitate cu prevederile Regulamentului Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, prezentul proiect se remite Cancelariei de Stat pentru înregistrare. Proiectul urmează a fi consultat cu Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Finanțelor.
8. Constatările expertizei anticorupție
Proiectul va fi supus expertizei anticorupție.
9. Constatările expertizei de compatibilitate
Proiectul nu transpune legislația Uniunii Europene și, prin urmare, nu este necesar tabelul de concordanță.
10. Constatările expertizei juridice
Proiectul va fi supus expertizei juridice.
11. Constatările altor expertize
Proiectul va fi supus spre examinare Grupului de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător.

Ministru

Vadim BRÎNZAN



REPUBLICA MOLDOVA

G U V E R N U L

H O T Ă R Ă R E Nr. _____

din _____ 2019

pentru aprobarea Regulamentului privind modul de utilizare și exploatare a cheiurilor temporare pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova

În temeiul art. 8, alin. (2) lit. a) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr. 238-242, art. 672), **Guvernul HOTĂRĂȘTE:**

1. Se aprobă Regulamentul privind modul de utilizare și exploatare a cheiurilor temporare pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova (se anexează).

2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval.

PRIM-MINISTRU

Maia SANDU

Contrasemnează:

Ministrul Economiei și Infrastructurii

Vadim BRÎNZAN

Ministrul Afacerilor Interne

Andrei NĂSTASE

REGULAMENT
privind modul de utilizare și exploatare a cheiurilor temporare
pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova

I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Terenurile din zonele și fâșiile riverane de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă pot fi utilizate în calitate de cheiuri temporare, în scop de acostare a navei, îmbarcare și debarcare a pasagerilor, încărcare, descărcare și păstrare a încărcăturilor pe o perioadă ce nu depășește 60 de zile, fără efectuarea construcțiilor capitale, pentru amenajarea edificiilor temporare și efectuarea altor lucrări necesare, în cazul iernării neprevăzute a navelor sau al diferitelor accidente în care navele sunt implicate, precum și în alte scopuri ce au tangență cu transportul naval intern, similare cu scopurile unui port sau complex portuar. Pentru serviciile prestate la cheiurile temporare se încasează taxe și tarife portuare stabilite în conformitate cu art.6³, art.15 din Legea nr.599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, și art.54 din Legea nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova.

2. Acțiunile indicate în pct. 1 din prezentul Regulament se referă la navele înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova sau pavilion străin, indiferent de forma de proprietate, care se află în acvatoriul cheiurilor temporare (*în continuare - cheiuri*), pe căile navigabile interne, în zona de responsabilitate ale Agenției Navale a Republicii Moldova (*în continuare - ANRM*), precum și asupra întreprinderilor, organizațiilor, instituțiilor, persoanelor juridice și fizice care își desfășoară activitatea pe căile navigabile, teritoriul și acvatoriul cheiurilor.

3. Utilizarea fâșiilor riverane în calitate de cheiuri temporare se efectuează doar după coordonarea acestui fapt cu ANRM, Serviciul Vamal, Inspectoratul General al Poliției de Frontieră și deținătorul terenului respectiv (administrația publică locală). Operatorul cheiului va prezenta în adresa ANRM documentația avizată de Serviciul Vamal și Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, necesară pentru utilizarea sectorului de fâșie riverană în scopuri economice, în conformitate cu prevederile art.8 al Legii nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, precum și schema amplasării cheiului, cu indicarea locului de acostare a navei, căilor de acces și locului de staționare sau încărcare/descărcare a mărfurilor transportate, și/sau îmbarcarea/debarcarea pasagerilor.

4. Căpitaniile navelor care sosesc în complexul portuar sau la cheiul temporar, pot primi prezentul Regulament de la pilot sau agentul acestuia, sau pe pagina web a ANRM (www.maradmoldova.md).

5. Acvatoriul cheiurilor, care cuprinde spațiul acvatic a râului pe care este situat, se stabilește individual pentru fiecare chei aparte, calculat de la malul stâng până la linia convențională a hotarului de stat al Republicii Moldova în cazul râului Prut și până la mijlocul șenalului navigabil al fluviului Nistru.

6. Funcțiile de supraveghere a siguranței navigației, în conformitate cu „Regulile de supraveghere fluvială pe râul Dunărea” ale ANRM, sunt realizate de la km 132,42 până la km 134,144 al râului Dunărea, și de la km 0 până la km 475,0 al râului Prut.

7. Întreprinderile, agenții economici, organizațiile și instituțiile amplasate în acvatoriul cheiului sunt obligați să coordoneze cu ANRM toate acțiunile ce țin de securitatea navigației, operațiunile de acostare, amplasarea navelor și navigația în acvatoriul cheiurilor.

8. ANRM monitorizează procesul de executare de către nave și organizații a cerințelor Legii nr.599/1999 și Legii nr.176/2013, în ceea ce ține de asigurarea navigației în siguranță în acvatoriul cheiului și în apropierea acestuia, respectarea prevederilor privind prevenirea poluării apelor râului Prut și fluviului Nistru, verifică navele înainte de ieșirea acestora în larg, pentru a determina dacă acestea sunt în stare bună de navigabilitate, monitorizează amplasarea și încărcarea-descărcarea mărfurilor pe nave, precum și înregistrarea sosirilor și plecărilor.

9. ANRM verifică starea de pregătire a cheiului pentru operațiunile de acostare, verifică securitatea transportului de mărfuri și pasageri, controlează navele aflate la chei (*acostării în siguranță, efectuarea cartului pe nave, securitatea în zonele de ancoraj, afișarea pe navă a semnelor și aprinderea luminilor conform cerințelor internaționale*).

10. Toate navele care navighează în acvatoriul cheiului trebuie să aibă semne distinctive și inscripții nelavabile, executate în conformitate cu cerințele internaționale. Lipsa sau imaginile neclare ale simbolurilor indicate, exclud posibilitatea exploatării mijloacelor de navigație în acvatoriul acestor cheiuri.

11. Fiecare navă maritimă exploatată pe cheiuri trebuie să aibă următoarele inscripții:

- 1) pe prova, pe ambele borduri, și pe pupă - denumirea acesteia;
- 2) pe pupă, în afară de prima inscripție - denumirea portului de înregistrare;
- 3) pe prova și pe pupă - marcajele cu privire la pescaj;
- 4) pe borduri - marcarea tonajului și a încărcăturii, conform certificatelor corespunzătoare.

12. Fiecare navă fluvială trebuie să aibă inscripțiile conform art. 2.01 al Dispozițiilor de bază privind navigarea pe râul Dunărea (în continuare DBND), adoptate de Sesiunea 75-a a Comisiei Dunării din 14.12.2010.

13. În cazul lipsei semnelor de identificare sau a unor imagini șterse ale acestora, este interzisă plecarea navei de la chei.

II. SOSIREA NAVELOR LA CHEI

14. Informația despre nava care urmează să sosească la chei este transmisă de către căpitanul navei sau agentul acestuia la ANRM cu 72, 48, 24 și 4 ore înainte de intrare, și trebuie să conțină denumirea navei, data sosirii, informații despre mărfurile transportate.

15. Căpitanul navei sau agentul acestuia este obligat să comunice ANRM imediat orice abateri neprevăzute de la timpul estimat de sosire.

16. Acostarea navelor la chei este permisă doar în timpul zilei.

17. Căpitanii navelor primesc informația despre locul ancorării și staționării la chei de la ANRM.

18. Înregistrarea sosirilor are loc în perioada luminoasă a zilei.

19. Înregistrarea sosirilor navelor are loc conform coordonării scrise dintre proprietarii/operatorii navelor și ANRM.

20. Căpitanul navei este obligat să raporteze la ANRM despre defecțiunile dispozitivelor, instalațiilor și mecanismelor aflate la bordul navelor ce pot influența navigația în siguranță, precum și avariile sau accidente care au avut loc în timpul voiajului.

21. Sosirea și acostarea navei este permisă doar după informarea ANRM, Departamentului poliției de frontieră și Serviciului Vamal.

III. PLECAREA NAVELOR DE LA CHEI

22. Plecarea navelor de la chei are loc doar în timpul zilei.

23. Starea de pregătire a navelor pentru ieșirea în larg este verificată de ANRM.

24. Nici o navă nu are dreptul să părăsească cheiul fără înregistrarea corespunzătoare la ANRM.

25. Plecarea navelor maritime și fluviale este permisă doar după verificarea nemijlocită a navelor de către reprezentantul ANRM, cu scopul de a stabili dacă acestea sunt pregătite pentru voiaj, și perfectării procedurilor corespunzătoare la Poliția de frontieră și Serviciul vamal.

26. Cererea pentru plecarea navei va fi depusă de agentul navei, cu cel mult 12 ore înainte de plecare.

27. Dacă în procesul de verificare a navei care urmează să iasă în larg reprezentantul ANRM depistează divergențe între datele reale despre navă, echipajul acesteia sau documentele navei, cu datele indicate în Declarația generală sau în Cererea pentru dreptul de plecare, sau în cazul în care vor fi depistate deficiențe care împiedică ieșirea navei în larg, persoana care efectuează controlul,

împreună cu căpitanul navei, întocmesc un act în care indică cauzele ce împiedică ieșirea în larg, iar ANRM nu va permite plecarea navei de la chei până nu vor fi înlăturate deficiențele depistate.

28. Reprezentanții ANRM sunt obligați, în conformitate cu prevederile Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS-74) și a Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL-73), să verifice fiecare navă, pentru a se convinge că starea acesteia corespunde cerințelor de asigurare a securității navigației.

29. Căpitanul portului, sau inspectorii din cadrul ANRM pot interzice plecarea navei de la chei în cazurile prevăzute de Legea nr. 599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova și Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova și în cazul necorespunderii cu prevederile Convențiilor internaționale.

IV. ÎNREGISTRAREA PLECĂRILOR

30. Înregistrarea plecărilor navelor de la chei are loc în timpul zilei (timpul de iarnă 27 octombrie -29 martie, orele 09:00 – 16:00, timpul de vară 31 martie - 27 octombrie, orele 07:00 – 18:00), la ANRM. Permisuniunea pentru plecare este valabilă pe parcursul zilei respective.

31. Căpitanul navei este obligat să comunice ANRM despre plecare în prealabil, dar nu mai târziu decât cu 6 ore până la ora stabilită de plecare. În cazul unei staționări de scurtă durată (mai puțin de 6 ore) a navei la chei, plecarea trebuie să fie anunțată cu cel puțin 2 ore în prealabil.

32. Navele sosite din străinătate, care părăsesc portul prin cabotaj în balast sau cu mărfuri de tranzit, sunt obligate să perfecteze formalitățile vamale.

33. Pentru primirea permisiunii de ieșire în larg căpitanii navelor maritime trebuie să prezinte la ANRM, pentru verificare, documentele corespunzătoare ale navei cu indicarea termenului de valabilitate al acestora. Fiecare navă trebuie să dețină următoarele documente:

- 1) Certificatul privind dreptul de navigare sub pavilionul național;
- 2) Certificatul privind dreptul de proprietate asupra navei;
- 3) Certificatul privind buna starea de navigabilitate;
- 4) Certificatul de tonaj;
- 5) Certificatul special de tonaj pentru Canalul Suez, datele necesare pentru traversarea Canalului Sulina;
- 6) Certificatul de clasificare;
- 7) Certificatul internațional privind liniile de încărcare;
- 8) Certificatul privind liniile de încărcare ale unei nave cu o lungime mică de 24 m;
- 9) Certificatul privind ambarcarea pasagerilor, în cazul navelor de pasageri;

10) Certificatele pe care trebuie să le dețină o navă, conform convenției SOLAS-74 (capit. 1, regula 12), Protocolul din 1988 cu toate amendamentele până în aprilie 1992;

11) Certificatul privind siguranța navei de pasageri;
12) Certificat de siguranță a construcției pentru navă de mărfuri;
13) Certificat de siguranță a echipamentului pentru navă de mărfuri;
14) Certificat de siguranță radio pentru navă de mărfuri;
15) Certificatul privind componența minimă a echipajului necesar pentru asigurarea siguranței navigației;

16) Certificatul internațional privind prevenirea poluării cu petrol;
17) Certificat internațional privind prevenirea poluării cu ape reziduale (1973);

18) Certificatul privind prevenirea poluării cu deșeuri menajere;
19) Certificatul privind răspunderea civilă pentru pagubele produse în rezultatul poluării apelor cu petrol. Acest certificat este eliberat navelor care transportă peste 2000 t de petrol în vrac, în calitate de marfă.

20) Declarația pentru marfă și în caz de necesitate – Certificatele privind starea mărfii la momentul încărcării. În cazul primirii încărcăturilor pulverulente – Certificatul pentru marfa respectivă, cu indicarea gradului de umiditate și a unghiului taluzului natural;

21) Registrul operațiunilor petroliere.

34. În afară de documentele menționate, la bordul navei trebuie să fie prezente cererea pentru dreptul de plecare, brevetele personalului de comandă și a confirmărilor acestora, certificatele de instruire a personalului ne brevetat, lista pasagerilor, în cazul existenței acestora la bord, permisiunea Serviciul sanitar de carantină pentru ieșirea în larg, actul de verificare a navei de către autoritățile portuare, informația privind înălțimea metacentrică reală și cea minimă admisă, precum și listele echipajului în 2 exemplare.

35. Căpitanii navelor maritime străine, în procesul înregistrării plecării prezintă autorităților portuare, prin intermediul unui agent, formularul completat al declarației generale și documentele prevăzute în SOLAS-74, Protocolul din 1988 cu toate amendamentele ulterioare, precum și MARPOL-73 și Protocolul din 1978.

36. Navele care intenționează să iasă în larg după reparație, pentru a fi testate, sau să plece în alt port și nu dețin documentele Registrului, înregistrează plecarea în mod obișnuit, doar că în locul documentelor Registrului prezintă acceptul statului pavilion pentru voiaj unic, însoțit de scrisoarea corespunzătoare din partea căpitanului navei privind starea de navigabilitate a navei și actul de verificare a navei de către reprezentantul ANRM.

37. Permisie pentru ieșirea din port este valabilă în decursul a 24 de ore. Dacă, dintr-un motiv oarecare, nava s-a reținut în port peste termenul stabilit, căpitanul acesteia este obligat să comunice acest fapt ANRM și să înregistreze din

nou plecarea sau să primească permisiunea de plecare, în cazul în care nu sunt schimbări în starea tehnică a navei și în componența echipajului.

38. În cazul în care au avut loc schimbări în componența echipajului sau starea tehnică a navei, căpitanul este obligat să comunice acest fapt ANRM și să înregistreze repetat plecarea.

39. În cazul plecării de la chei fără permisiunea ANRM, inspectorul portuar comunică imediat acest fapt autorităților de frontieră și întreprinde măsurile necesare pentru a întoarce nava la chei.

40. Toate navele care activează în permanență în perimetrul acvatoriului cheiurilor, informează ANRM o dată în lună (de la data de 1 până la data de 5 a fiecărei luni) referitor la acest fapt. Odată cu prezentarea informației referitor la activitatea permanentă în acvatoriul cheiurilor este necesar de prezentat următoarele documente:

- 1) lista echipajului în 2 exemplare;
- 2) brevetele sau certificatele de calificare a personalului de comandă;
- 3) certificatele eliberate de societatea de clasificare recunoscută de Guvernul Republicii Moldova;
- 4) certificatul privind dreptul de proprietate;
- 5) certificatul privind dreptul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova;
- 6) certificatul privind componența minimă a echipajului.

41. La sosirea și plecarea navei de la chei, căpitanii navelor sunt obligați, în conformitate cu art. 89 al Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, să respecte legislația Republicii Moldova din domeniu, precum și prevederile prezentelor reguli.

42. Pilotajul navelor spre chei este obligatoriu. Excepție fac navele, comandanții cărora primesc permisiunea unică a ANRM pentru trecerea fără pilot, precum și navele de navigație interioară.

43. Se pot apropia de chei și pot acosta doar navele, căpitanii cărora vor confirma ANRM datele cu privire la starea sanitaro-epidemiologică a navei și lipsa la bord a membrilor bolnavi ai echipajului sau a pasagerilor.

44. Plecarea navei de la chei este interzisă în cazul în care asietă navei este mai mare de 5°, precum și în cazul aprovării navei, dacă aceasta nu este prevăzută la construcția navei.

V. NAVIGAȚIA ÎN ACVATORIUL CHEIURILOR

45. La apropierea de chei în partea luminoasă a zilei și în timpul staționării la chei, nava își arborează pavilionul național și pavilionul Republicii Moldova.

46. Monitorizarea siguranței navigației în acvatoriul cheiurilor este asigurată de ANRM.

47. La navigarea în acvatoriul cheiului căpitanii navelor sunt obligați să se conducă de DBND, prezentul regulament și COLREG-72 în ceea ce privește luminile de navigație pentru navele marine.

48. Toate navele sunt obligate în timpul circulației să fie pregătite de ancorare. La comanda dispozitivului de ancorare trebuie să se afle o persoană care să efectueze în orice moment necesar ancorarea de pe puntea de comandă.

49. Este interzis pentru toate navele, la intrarea în acvatoriul cheiului, să aibă agățate în afara bordului bigi, macarale, pasarele și bărci, până la acostarea navei.

50. Căpitanii navelor sunt obligați să informeze ANRM despre existența la bord a mărfurilor explozibile sau toxice, pentru a primi indicații privind acostarea sau ancorarea navei. Navele cu mărfuri inflamabile sunt obligate să înalțe la loc vizibil lumini și semne, în conformitate cu „Dispozițiile de bază privind navigarea pe râul Dunărea” – DBND.

51. În acvatoriul cheiului este interzisă lansarea semnalelor sonore, cu excepția semnalelor prevăzute în DBND.

52. Coborârea bărcilor de pe nave în acvatoriul cheiului este interzisă.

53. Ambarcarea și debarcarea oamenilor, precum și încărcarea obiectelor în timp ce nava se află în mișcare este interzisă. Aceste operațiuni vor fi efectuate după ancorarea navei sau oprirea deplină a mișcării acesteia, cu respectarea regulilor de securitate și doar în zonele de ancoraj a navelor maritime.

54. În conformitate cu prevederile art.42 – 49 din Legea nr.176/2013, precum și art. 92, 125 - 132 din Legea nr.599/1999, orice navă sau obiect scufundat în acvatoriul cheiului trebuie să fie ridicat la suprafață de către deținătorul acestuia în cel mai scurt termen sau în termenul stabilit de ANRM.

55. La circulația prin acvatoriul cheiului, toate navele trebuie să aibă o viteză nu mai mare de 8 km/h la mișcarea în amonte și 12 km/h la mișcarea în aval, față de țarm, întru evitarea unor agitații periculoase și crearea unei situații de urgență.

56. Căpitanul unei nave în marș sau ancorate trebuie să ia în considerație condițiile specifice de navigare în acvatoriu, de aceea acesta nu este scutit de responsabilitatea pentru consecințele care pot surveni în rezultatul neluării măsurilor de precauție, respectarea cărora este cerută de practica fluvială sau circumstanțele speciale ale unui caz dat.

57. Navele, care au primit permisiunea de circulație în acvatoriul cheiului, sunt obligate să treacă pe canalul radio al 16-lea, care este un canal de securitate.

58. Navele care se apropie din amonte de chei sunt obligate să ia legătura cu ANRM prin intermediul radiotelefoniei pe canalul 16, comunicându-i denumirea navei, informația despre aceasta și despre mărfurile transportate. În același timp va primi informațiile despre navele care vin din direcția opusă.

59. Navigarea în acvatoriul cheiului în condiții de ceață, ninsori, ploi torențiale sau oricare alte condiții meteo nefavorabile, care reduc vizibilitatea, este aplicată doar cu permisiunea ANRM, precum și cu acordul căpitanului navei.

60. În lipsa vizibilității, în condiții meteo nefavorabile, trebuie să fie stopată imediat circulația în acvatoriul cheiului a tuturor navelor cu pasageri la bord, chiar și în cazul în care acestea dispun de radare în stare bună de funcționare.

61. Întru evitarea avarierii navelor și evitarea accidentelor, operatorul cheiului este obligat să-l pregătească pentru acostare, arimare a navei, precum și pentru efectuarea lucrărilor de încărcare/descărcare. Lucrările de pregătire a cheiului sunt supravegheate de ANRM. Reprezentanții ANRM verifică starea de pregătire a cheiului pentru acostare și nu admit apropierea navei până la aducerea acesteia în starea corespunzătoare.

62. În procesul de pregătire a cheiului se îndeplinesc următoarele cerințe:

1) să verifice ca dispozitivul de amortizare să fie în stare bună de funcționare;

2) să verifice ca babalele să fie în stare bună de funcționare și să existe posibilitatea de a lega de acestea parâmele de legare;

3) să elibereze bordura de 3 m a cheiului de încărcătura care împiedică acostarea și legarea/dezlegarea normală;

4) macaralele de la marginea cheiului trebuie să fie amplasate în acea parte a cheiului, unde se va afla partea din mijloc a navei care se apropie, iar la plecare – în partea din mijloc a navei sau în afara acesteia;

5) este stopată activitatea și circulația tuturor tipurilor de transport (inclusiv a celui tehnologic și feroviar) pe toată întinderea cheiului;

6) în perioada de iarnă, marginea cheiului este curățată de gheață și zăpadă și presărată cu nisip pe toată suprafața unde vor avea loc lucrări de acostare, legare/dezlegare a navei.

63. Cheiul trebuie să fie pregătit pentru nava care se apropie, cu cel puțin o oră înainte de apropierea acesteia de chei;

64. Responsabili pentru respectarea cerințelor de pregătire a cheiurilor pentru sosirea sau plecarea navelor sunt conducătorii (șefii) organizațiilor, ce operează la cheiul dat.

65. Este asigurată o suprafață liberă suficientă pentru acostarea în siguranță a navei care se apropie, luând în considerație distanțele stabilite dintre nave.

66. Fiecare navă acostată trebuie să aibă o pasarelă rezistentă, comodă și sigură, cu balustrade pe de ambele părți. Lângă pasarelă trebuie să se găsească în permanență carnicul. Responsabilă pentru întreținerea în siguranță a pasarelei este administrația navei, indiferent dacă pasarela aparține navei sau a operatorului cheiului.

67. O navă aflată la chei trebuie să dețină, în stare bună de funcționare și pregătite de acțiune, echipamentul pentru cazuri de urgență și incendii, precum și mijloace de salvare.

68. Este interzis scăldatul și pescuitul în acvatoriul cheiurilor.

69. Odată cu primirea avertizării meteo, ANRM informează navele aflate în radă, prin intermediul radiotelefoniei pe canalul 16, iar navele aflate la chei – prin telefon sau prin intermediul unui curier.

70. În cazuri de urgență pe navă, carnicul sau persoana care a observat accidentul este obligată să dea un semnal de alarmă și să anunțe imediat ANRM prin orice mijloace disponibile.

71. Se interzice categoric pentru toate navale și ambarcațiunile să se apropie de chei sau de o navă aflată sub încărcare-descărcare, fără permisiunea ANRM.

VI. OPERAȚIUNI DE ÎNCĂRCARE-DESCĂRCARE

72. Operațiunile de încărcare-descărcare au loc pe chei.

73. După finalizarea încărcării și fixarea încărcăturii, în cadrul procesului de înregistrare a plecării navei, căpitanul este obligat să prezinte ANRM planul executiv de arimare, calculul privind stabilitatea navei, diagrama stabilității statice și dinamice, cu indicarea înălțimii metacentrice admisibile și rectificate, precum și schema de fixare a încărcăturii.

74. Plecarea navei de la chei sau trecerea în radă este permisă doar după verificarea de către ANRM a corespunderii încărcăturii reale cu planul de arimare prezentat anterior.

75. În procesul operațiunilor de încărcare-descărcare este interzisă efectuarea oricăror lucrări de reparație, cordaj, vopsire și de altă natură pe punțile descoperite și în afara bordului.

76. Responsabilitatea pentru accidente, survenite în timpul lucrărilor de încărcare-descărcare din cauza stării proaste a tachelajului, instalațiilor de încărcare-descărcare și a altui echipament de pe navă, revine în totalitate proprietarului navei.

77. Toate declarațiile privind avarierea navei în timpul operațiunilor de încărcare-descărcare trebuie să fie raportate administrației cheiului, în formă scrisă și imediat, de către căpitanul navei.

78. Este interzisă blocarea căilor de acces la instalațiile și echipamentele de combatere a incendiilor, mijloacele de salvare și posturi.

79. Navele care urmează a fi încărcate la chei cu mărfuri periculoase, trebuie să aibă înscrierea corespunzătoare în certificatul de clasificare eliberat de societatea de clasificare recunoscută de Guvernul Republicii Moldova, sau actul emis de o comisie specială, prin care este permisă transportarea mărfurilor date de către nava respectivă.

80. În cazul transportării mărfurilor inflamabile, planul de arimare trebuie să fie coordonat cu Serviciul protecției civile și situații excepționale, până la începutul arimării.

81. În toate cazurile de cădere a încărcăturii în afara bordului, pe acvatoriul cheiului, căpitanul navei trebuie să anunțe imediat ANRM.

VII. ACȚIUNI ÎN CONDIȚII METEOROLOGICE NEFAVORABILE

82. În cazul condițiilor meteorologice nefavorabile toate remorcherele aflate în complexul portuar se vor subordona căpitanului portului și vor executa dispozițiile acestuia.

83. În cazul primirii avertizării privind condițiile meteo nefavorabile, administrația navelor aflate în radă sau chei este obligată să întreprindă măsuri de asigurare a siguranței propriilor nave (*folosirea celei de-a doua ancore, legarea unor parâme suplimentare, stare sporită de pregătire a mașinilor de pe navă, monitorizare sporită a circumstanțelor din jur*).

VIII. PREVENIREA POLUĂRII ACVATORIULUI CHEIULUI

84. Deversarea de produse petroliere în perimetrul acvatoriului cheiului reprezintă o situație excepțională. Responsabilitatea pentru îndeplinirea pe navă a tuturor măsurilor de prevenire a poluării acvatoriului cheiului îi revine căpitanului navei.

85. Se interzice ca navele, sau orice alte mijloace plutitoare, în perioada aflării acestora în acvatoriul cheiului, să evacueze în apă substanțe dăunătoare pentru sănătatea omului sau pentru mediul ambiant, și anume:

1) petrol, produse petroliere, reziduuri petroliere, precum și amestecurile în care acestea se conțin în orice formă, inclusiv cele epurate în dispozitivele de bord, apele de balast din tancurile de combustibili reziduali și tancurile petroliere, precum și balastul segregat;

2) materie primă de natură chimică, produse chimice de pe urma curățării punții, a calei și a tancurilor;

3) reziduuri netratate, ape reziduale de pe urma prelucrării fizico-chimice la bord. Rețeaua de canalizare este unită la recipientele de colectare, ale căror clapete sunt sigilate de către administrația navei.

4) orice alte reziduuri susceptibile să modifice culoarea, mirosul, claritatea apei, sau dacă deversarea acestora duce la apariția unor particule plutitoare vizibile;

5) gunoi sau deșeuri alimentare, resturi de marfă de orice tip, precum și ambalajele utilizate pentru transportarea acesteia.

86. Întru prevenirea poluării acvatoriului cheiului, administrația navei este obligată:

1) până la intrarea în acvatoriul cheiului, să închidă și să sigileze clapetele și alte dispozitive prin care este posibilă deversarea substanțelor nocive;

2) în cadrul tuturor manevrelor cu implicarea hidrocarburilor, produselor petroliere, amestecurilor ce conțin hidrocarburi, precum și a altor substanțe nocive, să închidă ermetic sabordurile de pe punte, sub punctele de conexiune a furtunurilor prin tuburi de ventilare să instaleze paleți, să asigure o supraveghere riguroasă a acestora;

3) să înregistreze, în mod corespunzător, în jurnalul privind manevrele cu hidrocarburi și în jurnalul de bord orice manevre cu implicarea hidrocarburilor, a produselor petroliere, a reziduurilor petroliere, a amestecurilor ce conțin hidrocarburi, a altor substanțe nocive, precum și acțiunile întreprinse pentru prevenirea poluării;

4) să desfășoare lucrările la bordul navei (capitonarea și vopsirea carcasei, curățarea punților, a calelor și a altor părți ale navei) și/sau lucrările de reparație prin stricta respectare a măsurilor de prevenire a poluării acvatoriului complexului portuar, și doar după ce acestea au fost aprobate de către subdiviziunea teritorială a organului de specialitate în domeniul protecției mediului, precum și de inspectorul portuar din cadrul ANRM.

87. Este interzis ca navele să utilizeze, pentru curățarea acvatoriului, preparate ce duc la sedimentarea hidrocarburilor sau la dizolvarea acestora în apă.

88. În cazul deversării oricăror substanțe poluante, administrația navei este obligată să raporteze imediat acest fapt căpitanului portului și Serviciului pentru protecția civilă și situații excepționale, prin mijlocul cel mai rapid (stație radio, telefon). Este necesar, de asemenea, să se raporteze despre orice locuri poluate ale acvatoriului, observate de la bordul navei, prin indicarea concretă a amplasării, tipului și a direcției de mișcare a acestora.

89. Este interzisă curățarea părții subacvatice a corpului nave în timpul staționării la chei.

90. Este interzisă evacuarea arbitrară și aruncarea deșeurilor, reziduurilor industriale și menajere pe teritoriul cheiului. Acestea sunt evacuate de către administrația cheiului la solicitarea navelor, prin achitarea tarifului stabilit în conformitate cu prevederile Lagii nr.176 din 12.07.2013.

91. Evacuarea deșeurilor alimentare și a gunoiului se efectuează în containere, pe care cheiul le pune la dispoziția navelor, prin intermediul agenților specializați, în temeiul unei solicitări. Armatorul achită serviciile prestate, conform tarifelor cheiului aprobate în conformitate cu prevederile Lagii nr.176 din 12.07.2013.

92. Armatorii care au încălcat aceste reguli sunt obligați să ramburseze cheiului toate cheltuielile aferente lichidării poluării și a consecințelor acesteia, conform tarifelor stabilite, precum și cheltuielile suportate de chei pentru închirierea utilajului implicat, a ambarcațiunilor și a angajaților altor companii.

93. Este interzisă, pe perioada staționării în chei, utilizarea incineratoarelor pentru arderea deșeurilor. Administrația navei trebuie să sigileze cuptoarele incineratoarelor.

IX. TARIFELE PENTRU OPERAREA NAVELOR LA CHEIURI

94. În conformitate cu prevederile art. 54 al Legii nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, armatorul navei este obligat să achite următoarele tarife portuare pentru serviciile prestate de către operatorii porturilor/cheiurilor:

- 1) Tariful naval perceput de ANRM;
- 2) Tariful administrative perceput de operatorul cheiului;
- 3) Tariful de staționare la chei perceput de operatorul cheiului;
- 4) Tariful de canal perceput pentru asigurarea gabaritelor șenalului navigabil și accesului la chei;
- 5) Tariful de remorcare (dacă este aplicabil);
- 6) Tariful de pilotare (dacă este aplicabil);
- 7) Tariful de ancoraj perceput pentru asigurarea condițiilor necesare pentru ancorare;
- 8) Tariful de recepționare a deșeurilor.

95. În conformitate cu prevederile art. 54 alin. (1) al Legii nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, tarifele stipulate la p. 94 se stabilesc de operatorul portului/cheiului în baza regulamentului elaborat de Ministerul Economiei și Infrastructurii.

X. DISPOZIȚII FINALE

96. Controlul asupra corectitudinii aplicării prezentului Regulament, precum și controlul stării tuturor navelor care sosesc în port, a executării cerințelor actelor normative naționale și internaționale din domeniul securității navigației este asigurat de ANRM.

97. Necunoașterea prezentului Regulament nu scutește de obligativitatea îndeplinirii prevederilor stabilite și de responsabilitatea pentru încălcarea acestuia.

98. ANRM pune la dispoziția organului central de specialitate în domeniul transportului naval, la cerere, informații privind aplicarea prezentului Regulament.

Formularul tipizat al documentului de analiză a impactului

Titlul analizei impactului (poate conține titlul propunerii de act normativ):	Proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea regulamentului privind modul de utilizare și exploatare a cheiurilor temporare pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova																									
Data:	25.09.2019																									
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Economiei și Infrastructurii (Agenția Navală a Republicii Moldova)																									
Subdiviziunea:	Direcția Transport																									
Persoana responsabilă și datele de contact:	MEI – Veronica Melihov, tel. 022-250609 ANRM – Igor Zaharia 079112028																									
Compartimentele analizei impactului																										
1. Definirea problemei																										
a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate																										
1. Numărul limitat de nave maritime care pot fi operate în Republica Moldova (Complexul portuar Giurgiulești) datorită ocupării cheiurilor de nave de navigație internă; 2. Utilizarea neeficientă a infrastructurii portuare în Republica Moldova datorită numărului limitat de cheiuri ce prelucrează nave maritime și de navigație interioară.																										
b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate																										
Acest proiect a fost elaborat în scopul asigurării unui cadru normativ (care la momentul dat nu există) necesar demarării procesului de operare a navelor la cheiuri neamenajate. În conformitate cu prevederile Legii nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, este posibilă deschiderea cheiurilor temporare neamenajate, în scopul efectuării lucrărilor de încărcare/descărcare a mărfurilor și pasagerilor în conformitate cu practica internațională. Mărirea fluxului de mărfuri, respectiv numărul de intrări de nave în port, și majorarea numărului de agenți economici care doresc să beneficieze de serviciile portuare sunt în creștere, dar capacitățile portuare existente nu permit deservirea tuturor doritorilor din motivul insuficienței infrastructurii portuare specializate. Din acest motiv navele maritime sunt nevoite să staționeze la rada portuară în așteptarea eliberării cheiului din port care este ocupat de nave fluviale ce transportă mărfuri în vrac, și descărcarea cărora este cu mult mai lentă în comparația cu cele specializate. Problema menționată poate fi soluționată prin deservirea navelor fluviale care transportă mărfuri ce nu necesită condiții speciale costisitoare (criblură, grâne, nisip etc) la cheiuri neamenajate situate amonte de complexul portuar Giurgiulești. În complexul portuar Giurgiulești navele, sunt obligate să staționeze o perioadă în rada portuară fără efectuarea operațiunilor de încărcare/descărcare din motivul insuficienței infrastructurii portuare. Numărul mic de dane portuare, prezintă un obstacol pentru majorarea cantității navelor ce fac escală în complexul portuar Giurgiulești și ca rezultat creșterii fluxului de mărfuri prelucrate în port. În conformitate cu prevederile Legii nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, este posibilă deschiderea cheiurilor temporare neamenajate care vor permite redirecționarea navelor cu capacitate de încărcare mică la aceste cheiuri, eliberând danele din complexul portuar Giurgiulești pentru nave maritime.																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">Nr. d/o</th> <th rowspan="2">Tipul navei</th> <th colspan="3">Intrări în port</th> </tr> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019 (semestrul I)</th> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Maritime</td> <td>310</td> <td>294</td> <td>176</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Fluviale</td> <td>208</td> <td>646</td> <td>331</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Total</td> <td>518</td> <td>940</td> <td>507</td> </tr> </table>				Nr. d/o	Tipul navei	Intrări în port			2017	2018	2019 (semestrul I)	1	Maritime	310	294	176	2	Fluviale	208	646	331	Total		518	940	507
Nr. d/o	Tipul navei	Intrări în port																								
		2017	2018	2019 (semestrul I)																						
1	Maritime	310	294	176																						
2	Fluviale	208	646	331																						
Total		518	940	507																						

Tabelul sus indicat, arată creșterea fluxului de nave ce fac escală în Complexul portuar Giurgiulești, și numărul navelor fluviale care pot fi operate la cheiuri neamenajate.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Republica Moldova fiind stat lipsit de coastă maritimă, trebuie să beneficieze de oportunitatea utilizării la maxim a țărmului riveran a fluviului Dunărea (430 metri), și a fluviului Nistru (ce se revarsă în Marea Neagră), și râul Prut (afluent a Dunării). Infrastructura portuară construită pe fluvial Dunărea permite primirea doar navelor de transport a produselor petroliere și navelor cerealiere. Alte tipuri de nave (nave de mărfuri generale, nave portcontainere etc.) nu pot fi prelucrate la aceste terminale specializate. Din acest motiv a fost dezvoltată infrastructura portuară în estuarul râului Prut, dar podurile transfrontaliere (auto și feroviar) din vecinătatea localității Giurgiulești, nu permite dezvoltarea Complexului portuar în amonte de aceste poduri care limitează după înălțime accesul navelor maritime. Redirecționarea navelor fluviale pentru operare la cheiurile neamenajate în amonte de podurile transfrontaliere menționate, va permite eliberarea danelor necesare pentru operarea numărului mai mare de nave maritime în Complexul portuar Giurgiulești, drept urmare și majorarea fluxului de mărfuri transportate prin acest complex portuar.

d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

- Nu va fi posibilă majorarea fluxului de mărfuri de import/export din motivul că infrastructura portuară existentă nu permite operarea a mai multor nave;
- Este imposibilă implementarea unei strategii de dezvoltare a transportului naval în Republica Moldova referitoare la extinderea capacităților portuare;
- O lipsă, în continuare, de investiții;
- Complexul portuar Giurgiulești își va pierde atractivitatea din motivul că navele ce fac escală în acest complex portuar vor staționa la radă sau în port fără efectuarea operațiunilor de încărcare/descărcare, fapt ce vor genera pierderi din partea armatorilor navelor;
- Nu se vor îndeplini prevederile art.18 a Hot. de Guvern nr. 453/2008 cu privire la aprobarea Concepției dezvoltării transportului naval;
- Importatorii și exportatorii vor alege porturile din statele vecine (Galați – România și Reni - Ucraina) pentru efectuarea operațiunilor de încărcare/descărcare/transbordare;
- Căile navigabile interioare nu vor fi utilizate conform destinației și prevederilor Acordului European cu privire la principalele căi navigabile interne de importanță internațională.

e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului

Legea nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, prevede posibilitatea operării navelor pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova, la cheiuri neamenajate.

Hotărârea de Guvern nr. 827/2013 cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013 – 2020, prevede dezvoltarea transportului naval intern pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova și asigurarea accesului agenților economici din Republica Moldova la serviciile portuare.

2. Stabilirea obiectivelor

a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)

- Dezvoltarea ramurii prin deschiderea cheiurilor noi destinate operațiunilor de încărcare/descărcare a mărfurilor (cel puțin unul pe râul Prut – amonte de Complexul portuar Giurgiulești, și unul pe fluvial Nistru în r-ul Ștefan Vodă);
- Crearea unei concurențe pe piața de prestare a serviciilor din domeniul transport naval, care este de două ori mai ieftin în comparație cu transportul feroviar și de opt ori mai ieftin în comparație cu transportul auto;
- Crearea locuri noi de muncă pentru cetățenii Republicii Moldova din localitățile în care vor fi deschise cheiuri noi;
- Crearea condițiilor atractive pentru armatorii navelor ce sunt implicați în procesul de transportare a mărfurilor de import/export;

- Sporirea siguranței navigației pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova;
- Crearea procedurilor clare care vor asigura intrarea/ieșirea și încărcarea/descărcarea la cheiurile situate pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova;
- Crearea condițiilor ce vor atrage nave maritime în Complexul portuar Giurgiulești.

3. Identificarea opțiunilor

a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție

- Nu va fi posibilă majorarea fluxului de mărfuri de import/export din motivul că infrastructura portuară existentă nu permite operarea a mai multor nave;
- Este imposibilă implementarea unei strategii de dezvoltare a transportului naval în Republica Moldova referitoare la extinderea capacităților portuare;
- O lipsă, în continuare, de investiții;
- Complexul portuar Giurgiulești își va pierde atractivitatea din motivul că navele ce fac escală în acest complex portuar vor staționa la radă sau în port fără efectuarea operațiunilor de încărcare/descărcare, fapt ce vor genera pierderi din partea armatorilor navelor;
- Nu se vor îndeplini prevederile art. 18 a Hotărârii de Guvern nr. 453/2008 cu privire la aprobarea Concepției dezvoltării transportului naval;
- Importatorii și exportatorii vor alege porturile din statele vecine (Galați – România și Reni - Ucraina) pentru efectuarea operațiunilor de încărcare/descărcare/transbordare;
- Căile navigabile interioare nu vor fi utilizate conform destinației și prevederilor Acordului European cu privire la principalele căi navigabile interne de importanță internațională.

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea ținesc cauzele problemei, cu indicarea novațiilor și întregului spectru de soluții/drepturi/obligatii ce se doresc să fie aprobate

Proiectul în cauză vine să asigure o procedură de efectuare în siguranță a lucrărilor de încărcare/descărcare la cheiurile neamenajate, în baza prevederilor Legii nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova. Aceste reguli vor include prevederi referitoare la pregătirea cheiurilor pentru acostare/plecare navelor la/de la chei, asigurarea procesului de încărcare/descărcare în siguranță, acțiunile în cazurile de condiții meteorologice nefavorabile, și alte aspecte importante necesare pentru desfășurarea în siguranță a operațiunilor la chei.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Nu sunt.

4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

1. Numărul limitat de nave maritime care pot fi operate în Republica Moldova (Complexul portuar Giurgiulești) datorită ocupării cheiurilor de nave de navigație internă;
2. Utilizarea neeficientă a infrastructurii portuare în Republica Moldova datorită numărului limitat de cheiuri ce prelucrează nave maritime și de navigație interioară.

b¹) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Datorită nivelului mic de investiții în infrastructură portuară, și posibilitatea deschiderii acestor cheiuri practic pe tot parcursul căilor navigabile interne, cheiurile temporare pot fi foarte solicitate de producătorii agricoli, care va contribui la micșorarea cheltuielilor de transportare a produselor agricole prin intermediul transportului auto, de la locul de depozitare la locul de încărcare în mijloace plutitoare.

Totodată armatorii navelor maritime ce fac escală în complexul portuar Giurgiulești, tot pot fi interesați de dezvoltarea cheiurilor temporare, care vor scoate povara de prelucrare a navelor fluviale la cheiurile Complexului portuar Giurgiulești, și va permite micșorarea considerabilă a timpului de staționare a navei la rada portuară în așteptarea operării în port.

b²) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Opțiunea de a nu face nimic, va avea un impact negativ nu doar asupra armatorilor navelor maritime specializate, dar și a agenților economici importatori/exportatori, precum și operatorilor din Complexul portuar Giurgiulești, prin faptul că nu va permite operarea unui număr mai mare de nave decât cel actual, precum și nu va permite majorarea veniturilor la bugetul de stat de la încasările aferente transportului naval, importului/exportului.

c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta

Având în vedere că transportul naval intern depinde de condițiile meteo-hidrologice, și șenalul căilor navigabile interne din Republica Moldova nu au fost menținute în stare corespunzătoare timp de o perioadă ce depășește 30 ani, riscul apariției perioadelor în care navigația pe căile navigabile interne din cauza nivelului scăzut de apă, este mare. Aceste impedimente pot fi înlăturate prin efectuarea unor lucrări de menținere și amenajare a căilor navigabile interne.

d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sînt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi

Prin crearea bazei normative de exploatare a cheiurilor temporare, se oferă unor agenți economici mici și mijlocii, starea financiară a căroră nu permite navlosirea unei întregi nave maritime, cooperând cu alți agenți economici similar, să formeze partide de mărfuri transportate prin utilizarea barjelor fluviale, și prin transbordare directă în navă maritimă, să-și realizeze producția direct destinatarului, evitând intermediarii, fapt ce va crea condiții atractive pentru dezvoltarea acestor întreprinderi mici și mijlocii.

Concluzie

e) Argumentați selectarea unei opțiunii, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați

Reieșind din cele menționate, opțiunea optimă care va permite dezvoltarea transportului naval pe căile navigabile interne a Republicii Moldova, și va avea un impact pozitiv asupra economiei naționale, este aprobarea prezentei Hotărâri de Guvern, care va permite operarea navelor de navigație internă la cheiuri neamenajate, și va descărca cheiurile Complexului portuar Giurgiulești pentru operarea navelor maritime, pentru operarea căroră este necesară crearea condițiilor speciale.

5. Implementarea și monitorizarea

a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sînt necesare

Având în vedere adresările agenților economici autohtoni și străini, privind oferirea posibilității de a transporta mărfuri și pasageri pe tot parcursul căilor navigabile interne, implementarea va avea loc prin crearea bazei normative transparente, care va asigura operarea/intrarea/ieșirea navelor în siguranță la cheiurile menționate.

b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza căroră se va efectua monitorizarea

Va crește volumul de mărfuri transportate prin intermediul transportului naval intern, și se va majora numărul navelor ce fac escală în porturile și cheiurilor Republicii Moldova.

c) Identificați peste cît timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea

Implementarea prezentului regulament va permite resimțirea impacturilor pozitive în termen scurt (1-2 ani).

Evaluarea opțiunii va avea loc prin compararea fluxului de mărfuri și numărul de intrări cu anii precedenți.

6. Consultarea

a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă

1. Agenții economici din Republica Moldova producția căroră este destinată pentru export;

2. Agenții economici din Republica Moldova activitatea cărora este importul produselor în Republica Moldova;
3. Operatorii portuari;
4. Armatorii navelor.

b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților

c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categorii de impact	Punctaj atribuit		
	<i>Opțiunea propusă</i>	<i>Opțiunea alternativă 1</i>	<i>Opțiunea alternativă 2</i>
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	+3	-2	
povara administrativă	0	-1	
fluxurile comerciale și investiționale	+3	+1	
competitivitatea afacerilor	+3	-2	
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	+3	-2	
concurența pe piață	+2	-3	
activitatea de inovare și cercetare	0	0	
veniturile și cheltuielile publice	+3	+1	
cadru instituțional al autorităților publice	0	0	
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	+2	+1	
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	+1	0	
situația social-economică în anumite regiuni	+3	+1	
situația macroeconomică	+2	+1	
alte aspecte economice	+3	+1	
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	+3	+1	
nivelul de salarizare	+2	+1	
condițiile și organizarea muncii	+2	+2	
sănătatea și securitatea muncii	+1	+1	
formarea profesională	+1	0	
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	- 2	
nivelul veniturilor populației	+2	+1	
nivelul sărăciei	+1	+1	
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	0	
diversitatea culturală și lingvistică	+3	+3	
partidele politice și organizațiile civice	0	0	
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	0	0	

modul sănătos de viață al populației	0	0	
nivelul criminalității și securității publice	0	0	
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	0	
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	0	0	
nivelul și calitatea educației populației	0	0	
conservarea patrimoniului cultural	0	0	
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	
accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	
discriminarea	0	0	
alte aspecte sociale	0	0	
De mediu			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	+2	+1	
calitatea aerului	+2	+1	
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	0	0	
biodiversitatea	0	0	
flora	0	0	
fauna	0	0	
peisajele naturale	0	0	
starea și resursele solului	0	0	
producerea și reciclarea deșeurilor	0	0	
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	0	0	
consumul și producția durabilă	0	0	
intensitatea energetică	0	0	
eficiența și performanța energetică	0	0	
bunăstarea animalelor	0	0	
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0	0	
utilizarea terenurilor	0	0	
alte aspecte de mediu	0	0	
<i>Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b¹) și, după caz, b²), privind analiza impacturilor opțiunilor.</i>			
Anexe			
Proiectul Hotărârii, Proiectul Regulamentului, Nota informativă.			