



Parlamentul
Republicii Moldova

VI.B nr. 04-02/66

10 mai 2022

Deputat în Parlamentul Republicii Moldova

Biroul Permanent al Parlamentului Republicii Moldova

În conformitate cu articolul 73 din Constituția Republicii Moldova și articolul 47 din Regulamentul Parlamentului se înaintează cu titlu de inițiativă legislativă proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative.

Anexă:

1. Proiectul de lege.
2. Nota informativă.

Vladimir BOLEA
Deputat în Parlament

SECRETARIATUL PARLAMENTULUI REPUBLICII MOLDOVA	
D.D.P. Nr. <u>174</u>	
" <u>10</u> "	<u>05</u> 20 <u>22</u>
Ora	

LEGE

Pentru modificarea unor acte normative

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art. I – Articolul 8 alineatul 2 din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr.238-242, art. 672) cu modificările ulterioare, se modifică și va avea următorul cuprins:

“2) Terenurile din zonele și fâșiile riverane de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă se utilizează în conformitate cu Condițiile de amplasare (desființare) a cheiurilor temporare stabilite într-un regulament aprobat de Guvern:

a) în calitate de cheiuri temporare, pe o perioadă ce nu depășește 60 de zile, fără efectuarea construcțiilor capitale, în scop de acostare a navei, îmbarcare și debarcare a persoanelor, încărcare, descărcare, păstrare a încărcăturilor, desfășurarea activităților economice și efectuarea operațiunilor de vămuire;

b) pentru amenajarea edificiilor temporare și efectuarea altor lucrări necesare în cazul iernării neprevăzute a navelor sau al diferitelor accidente în care navele sînt implicate.”

Art. II – Legea nr. 440/1995 cu privire la zonele și fâșiile de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1995, nr.43, art. 482) cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 6 alineatul (3), după cuvintele “constituie cel puțin 1000 metri” se introduce textul “În zonele de protecție respective se permite amenajarea cheiurilor temporare în scop de acostare a navelor, îmbarcare și debarcare a persoanelor, încărcare, descărcare, păstrare a încărcăturilor, desfășurarea activităților economice și efectuarea operațiunilor de vămuire”.

2. Articolul 6 se completează cu alineatul (4) cu următorul cuprins:

„(4) Se permite construcția și amenajarea drumurilor în zonele de protecție a apelor râurilor Nistru, Prut și Dunăre, care asigură legătură cu cheiurile temporare”.

3. La Capitolul III se completează cu articolul 12¹ cu următorul cuprins:

“Articolul 12¹. Fâșia de teren de 30 de metri de la linia apei în interior, la râurile Nistru și Prut, pot fi utilizate în scopurile navigației și asigurării navigației în siguranță.”.

4. La articolul 13 alineatul 1 litera e), după cuvintele “de igienă,” se introduce textul “de asigurare a navigației în siguranță/vizibilității semnalelor navigabile terestre,”.

5. La articolul 13 alineatul 1 litera f), după cuvintele “minoră a râului” se introduce textul “cu excepția lucrărilor de menținere a șenalului navigabil.”.

6. Articolul 13 alineatul (1) se completează cu alineatul (1¹) cu următorul cuprins: „În scopul amenajării cheiurilor temporare se permite extragerea nisipului și prundișului din albia minoră a râului.”.

7. La articolul 13 alineatul 2 litera c), după cuvintele “a cursului râului” se introduce textul “(cu excepția lucrărilor de menținere a șenalului navigabil)”.

8. La articolul 13 alineatul 2 litera d), după cuvintele “în albia majoră” se introduce textul “cu excepția lucrărilor de menținere a șenalului navigabil și amenajare a cheiurilor temporare”.

9. La articolul 14 alineatul (1), după cuvintele “al irigației terenurilor agricole” se introduce textul “instalații provizorii în vederea amenajării cheiurilor temporare în scopul descărcării, încărcării și depozitării a mărfurilor, îmbarcării și debarcării a persoanelor”.

10. Articolul 14 se completează cu alineatele (8) și (9) cu următorul cuprins:

“(8) Pe râurile Nistru și Prut, fâșiia de teren de 30 metri de la linia apei în interior poate fi utilizată de autoritatea administrativă în subordinea organului central de specialitate în domeniul transportului naval în scopul asigurării navigației în siguranță și amenajării cheiurilor temporare. Crearea cheiurilor temporare pe această fâșie de teren se efectuează în conformitate cu prevederile art. 8 din Legea nr.176/2013 cu acordul organelor de specialitate interesate.

(9) Supravegherea utilizării fâșiei de teren în scopul navigației în siguranță și amenajării cheiurilor temporare se efectuează de organul central de specialitate în domeniul transportului naval și organul central de specialitate în domeniul protecției mediului”.

Art. III –Legea nr. 215/2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr. 76-80, art. 243) cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 25 alineatul (4), va avea următorul cuprins:

“(4) Pe apele de frontieră navigabile, navele au dreptul să navigheze, să acosteze, să îmbarce și să debarce persoane, să încarce, descarce și să păstreze încărcături, să efectueze activități economice și operațiuni de vămuire, indiferent de traseul frontierei de stat. Navigarea navelor se efectuează fără restricții pe șenalul navigabil. Acostarea, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor, încărcarea, descărcarea și păstrarea încărcăturilor, activitățile economice și vămuirea mărfurilor se

efectuează la cheiurile temporare și porturi. Navigația în apele de frontieră a navelor militare se efectuează în baza principiilor unanim admise în practica internațională și în legislația în vigoare.”

2. Articolul 25 se completează cu alineatul (4¹) cu următorul cuprins:

“(4¹) Cheiurile temporare amenajate pe terenurile din zonele și fâșiile riverane de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă, sunt îngrădite pe perimetru cheiurilor și echipate cu sisteme de supraveghere video a perimetrului terestru și acvatic adiacent cheiului temporar, în conformitate cu prescripțiile Poliției de Frontieră. Cheltuielile privind îngrădirea și instalarea sistemului de supraveghere video a perimetrului cheiurilor temporare, sunt acoperite de beneficiarii cheiurilor temporare.”

3. Articolul 25 se completează cu alineatul (7) cu următorul cuprins:

„(7) Cheiurile temporare se amenajează pe terenurile din zonele și fâșiile riverane de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă utilizate în conformitate cu Condițiile de amplasare (desființare) a cheiurilor temporare stabilite într-un regulament aprobat de Guvern.”

Art. IV – Legea nr. 149/2006 privind fondul piscicol, pescuitul și piscicultura (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr. 126-130, art. 597) cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 33 alineatul 1 litera g), după cuvintele „extragere a nisipului” se introduce textul „(cu excepția lucrărilor de menținere a șenalului navigabil și amenajare a cheiurilor temporare)”.

2. La articolul 38 alineatul 1 litera b), textul „pentru menținerea nivelului navigabil și” se abrogă.

3. La articolul 38 alineatul 1 litera d), după cuvintele „din malurile obiectivelor acvatice” se introduce textul „(cu excepția lucrărilor de menținere a șenalului navigabil și de amenajare a cheiurilor temporare)”.

4. La articolul 38 alineatul 1 literele e) și w) se abrogă.

5. La articolul 41 alineatul 1, după cuvintele „în zonele aferente” se introduce textul „(cu excepția lucrărilor de menținere a șenalului navigabil și de amenajare a cheiurilor temporare)”.

Art. V – Capitolul I din Codul subsolului nr. 3/2009 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr. 75-77, art. 197) cu modificările ulterioare, se completează cu articolul 2¹, cu următorul cuprins:

„Articolul 2¹. Prevederile prezentului cod nu se extind asupra lucrărilor de menținere a șenalului navigabil și de amenajare a cheiurilor temporare”.

Art. VI – Guvernul:

a) va întreprinde măsurile necesare periodice (anuale și la necesitate), pentru aducerea parametrilor șenalului navigabil a fluviului Nistru și râului Prut la cerințele Acordului European privind principalele căi navale interne de importanță internațională, încheiat la Geneva la 19 ianuarie 1996, ratificat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1431/1997 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.5, art.17);

b) în termen de o lună de la data publicării prezentei legi, va asigura aprobarea actelor normative necesare pentru implementarea prezentei legi;

Art. VII – Prezenta lege intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

Notă informativă
la proiectul Legii pentru modificarea unor acte normative

1. Autorului proiectului

Vladimir BOLEA- deputat în Parlament

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite

În adresa Parlamentului au parvenit multiple adresări din partea producătorilor de produse cerealiere, care actualmente întâmpină dificultăți de ordin administrativ în vederea transportării și exportării produselor cerealiere pe căile navigabile interne.

Precizăm că, conform art. 8 alin. (2) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, terenurile din zonele și fâșiile riverane 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. Astfel, agricultorii efectuau exporturile produselor cerealiere pe cale maritimă, folosind cheiurile temporare, amenajate pe malurile râului Prut.

Cu toate că, cadrul normativ permite instituirea cheiurilor temporare, în urma unor înțelegeri de interes privat, din anul 2015 agricultorii au fost privați de dreptul de a utiliza cheiurile temporare, dat fiind faptul că nu exista un regulament privind utilizarea terenurilor din zonele și fâșiile riverane de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă, aprobat de Guvern.

Pentru a debloca exportul produselor agroalimentare prin intermediul cheiurilor temporare, Guvernul, condus de Prim-ministru - dna Maia SANDU, a aprobat Regulamentul privind modul de amenajare și exploatare a cheiurilor temporare și edificiilor provizorii aferente pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova (Hotărârea Guvernului nr. 546/2019).

Însă, în urma punerii în aplicare a prevederilor Regulamentului privind modul de amenajare și exploatare a cheiurilor temporare și edificiilor provizorii aferente pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova, s-au constatat deficiențe ce țin de reglementarea activității cheiurilor temporare în zona frontierei de stat.

Astfel, mediul de afaceri a venit cu solicitarea eliminării barierelor administrative în cadrul normativ actual, care reglementează activitățile de îmbarcare/debarcare a pasagerilor și încărcare/descărcare/depozitare/export/import a mărfurilor agricole la cheiurile temporare, situate în afara complexului portuar Giurgiulești.

Totodată, analizând prevederile actelor normative în domeniul transport naval și protecția mediului, autorul proiectului Legii a concluzionat că este imposibil de dezvoltat ramura transportului naval, deoarece prevederile Legii nr. 440/1995 cu privire la zonele și fâșiile de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă, Legii nr. 215/2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova, Legii nr. 149/2006 privind fondul piscicol, pescuitul și piscicultura și Codului subsolului nr. 3/2009 sunt stabilite în detrimentul intereselor economice a Republicii Moldova, blocând totalmente navigația internă pe râurile Prut și Nistru.

În același timp, războiul din Ucraina și blocarea acvatoriului naval al statului vecin, a creat o serie de impedimente în cadrul comerțului și schimbului de mărfuri. Majoritatea mărfurilor agricole (grâu, floarea soarelui, porumb etc.) se exportau de producătorii agricoli din Republica Moldova prin intermediul porturilor din Reni, Cernomorsk, Iujnîi și Odesa, care pe parcursul fazei active a războiului au fost blocate.

În același timp, o parte semnificativă a mărfurilor se importau în Republica Moldova prin porturile maritime din Ucraina.

Imposibilitatea efectuării schimbului de mărfuri prin intermediul porturilor din Ucraina a perturbat activitatea de comerț și producere în Republica Moldova. Din considerentele în cauză, unele tipuri de produse s-au scumpit, iar în lipsa materiei prime pentru anumite produceri, s-a suspendat activitatea industrială respectivă.

Problemele abordate ar fi posibil de evitat, dacă cabinetele de miniștri anterioare realizau obiectivele Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827/2013. Astfel, conform termenilor stabiliți în Strategia evocată, din anul 2015 urma să fie reactivată navigația pe râurile Prut și Nistru. În context, căile navigabile interne ar fi funcționale, iar pe parcursul terenurilor din zonele și fâșiile riverane ar exista zone amenajate în vederea descărcării/încărcării/depozitării a mărfurilor.

Lipsa unei alternative funcționale de transport naval, cu acces direct la Marea Neagră, subminează interesele Republicii Moldova. În același timp, restricțiile stabilite în actele normative privind protejarea mediului violează dreptul de exploatare a căilor navigabile interne de scurgere liberă (râurile Nistru și Prut) care sînt clasificate, în conformitate cu Acordul european privind principalele căi navale interne de importanță internațională, încheiat la Geneva la 19 ianuarie 1996 (ratificat prin Hotărârea Parlamentului nr.1431 din 24 decembrie 1997), drept căi de importanță internațională:

E 80 – 07 – râul Prut, de la estuar pînă la or. Ungheni (407,0 km);

E 90 – 03 – râul Nistru de la portul Belgorod-Dnestrovsk (Ucraina) pînă la portul Varnița (228 km), incluzând 2 porturi moldovenești de importanță internațională cu indicativul:

P 80 – 62 – portul Giurgiulești (133 km) în calitate de complex portuar pe fluviul Dunărea;

P 90 – 03 – 02 – portul Varnița (228,0 km) pe râul Nistru.

În context, menționăm că, lansarea activităților complexului portuar Giurgiulești a oferit soluții de import/export a mărfurilor prin intermediul transportului naval, de care beneficiază parțial mediu de afaceri din Republica Moldova, evitând tranzitarea porturilor din Ucraina și România.

Concomitent, volumul fluxului de mărfuri și numărului de agenți economici, care solicită acordarea serviciilor portuare este în permanentă creștere, pe cînd capacitățile portuare existente nu permit deservirea tuturor solicitanților din cauza insuficienței spațiilor de acostare a navelor și a sectoarelor suficiente de încărcare/descărcare a mărfurilor. Din aceste cauze, navele maritime sunt nevoite să staționeze la rada portuară în așteptarea eliberării cheiurilor din port, care este ocupat de nave fluviale ce transportă mărfuri în vrac, descărcarea cărora este cu mult mai lentă în comparație cu cele specializate sau în genere să evite descărcarea/încărcarea navelor în portul Giurgiulești.

Problema lipsei cheiurilor poate fi soluționată prin deservirea navelor fluviale transportatoare de mărfuri, care nu necesită condiții speciale costisitoare (criblură, grâne, nisip, calcar, prundiș, legume, fructe, cărbune, lemn, ciment, fertilizanți, metal etc.) la cheiuri temporare pe râurile Prut și Nistru.

Evocăm că, pînă în anul 1990 existau următoarele cheiuri pentru acostarea navelor de navigație internă pe fluviul Nistru și râul Prut:

Fluviul Nistru:

1. Sectorul amonte de barajul de la Dubăsari:

- 1.1.– Otaci – km 649 – pietriș, pasageri (barja de 600 tone și nave de pasageri);
- 1.2.– Cosăuți – km 587 – pietriș (barja de 600 tone și nave de pasageri);
- 1.3.– Soroca – km 566 – pasageri, nisip (barja de 600 tone și nave de pasageri);
- 1.4.– Râbnița – km 434 – pietriș, pasageri (barja de 600 tone și nave de pasageri);
- 1.5.– Rezina – km 434 – pasageri (nave de pasageri);
- 1.6.– Saharna – km 427 – pasageri (nave de pasageri);
- 1.7.– Țipova – km 417 – pasageri (nave de pasageri);
- 1.8.– Oxentea – km 385 – pasageri (nave de pasageri);
- 1.9.– Molovata – km 371 – pasageri, transport auto (bac plutitor);
- 1.10. – Molovata Nouă – km 371 – pasageri, transport auto (bac plutitor);
- 1.11. – Holercani – km 363 – pasageri (nave de pasageri);
- 1.12. – Dubăsari – km 356 – pasageri (nave de pasageri);

2. Sectorul aval de barajul de la Dubăsari:

- 2.1.– Coșnița – km 342 – nisip (barja de 600 tone);
- 2.2.– Vadul Lui Vodă – km 333 – pasageri (barja de 600 tone și nave de pasageri);
- 2.3.– Șerpeni – km 271 – pasageri (nave de pasageri);
- 2.4.– Varnița – km 228 – nisip, lemn, cărbune, tehnică agricolă (barja de 1000 tone și nave de pasageri);
- 2.5.– Bender – km 221 – pasageri, nisip, lemn, cărbune (barja de 1000 tone și nave de pasageri);
- 2.6.– Tiraspol – km 198 – pasageri (nave de pasageri);
- 2.7.– Rîscăeș – km 125 – nisip, cărbune (barja de 1000 tone);
- 2.8.– Purcari – km 91 – pasageri, nisip (barja de 1000 tone și nave de pasageri);
- 2.9.– Olanăști – km 77 – pasageri, cărbune, lemn, cereale (barja de 1000 tone și nave de pasageri);
- 2.10. – Tudora – km 45 – nisip (barja de 1000 tone);
- 2.11. – Palanca – km 27 – nisip (barja de 1000 tone);

Râul Prut:

1. - Semenii – km 405 – nisip (barje 200 tone);
2. - Leova – km 215 – nisip (barje 200 tone);
3. - Stoianovca – km 149 - nisip (barje 200 tone);
4. - Cahul – km 86 – nisip (barje 200 tone);
5. - Cîșlița – Prut - km 11 - nisip, cereale (barje 600 tone);
6. - Giurgiulești – nisip, pietriș, cereale, cărbune (barje 1000 tone).

Având în vedere că 77 % din comerțul exterior european și 35 % din valoarea totală a schimbului de mărfuri dintre statele membre ale UE sunt transportate pe transportul naval, acest tip de transport reprezintă o verigă esențială în lanțul internațional de aprovizionare cu mărfuri.

Raportul de mediu privind transportul maritim european pentru anul 2021 arată că navele produc 13,5 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi în cadrul UE, situându-se în urma emisiilor generate de transportul rutier - 71 %. În această ordine de idei, este necesar de luat în considerare volumul de marfă și pasageri transportați în Republica Moldova în perioada anilor 2016-2021, conform datelor stocate în Banca de date statistice a Biroului Național de Statistică.

Mărfuri transportate, mii tone						
Anul						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Feroviar	3493.0	4816.3	4928.4	4271.0	2881.5	3331.5
Auto	10340.1	12471.2	14528.2	14475.8	13434.3	16224.1
Fluvial	135.6	134.8	127.0	129.6	227.6	168.0
Aerian	0.2	1.0	1.3	1.3	1.3	1.3
TOTAL	13968.9	17423.3	19584.9	18877.7	16544.7	19724.9

Pasageri transportați, mii pasageri						
Anul						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Feroviar	2258.1	1813.7	1709.7	1161.4	720.2	597.6
Auto	102121.5	100360.9	98687.1	100108.3	54239.6	59257.2
Fluvial	138.7	130.2	135.8	135.7	211.8	169.2
Aerian	1128.5	1640.4	1628.2	1575.5	385.1	838.1
TOTAL	105646.8	103945.2	102160.8	102980.9	55556.7	60862.1

Reieșind din datele statistice, în perioada anilor 2016-2021, 76,3% de mărfuri și 96,9% de pasageri s-au transportat cu transportul rutier, ceea ce ar însemna circa 86,6% emisiilor în Republica Moldova au fost generate de transportul rutier autorizat a efectua transportul respectiv.

În scopul reducerii emisiilor, statul urmează să diversifice piața serviciilor de transport.

Experiența internațională demonstrează că utilizarea căilor navigabile interne are un impact pozitiv asupra mediului de afaceri reducând cheltuielile acestora pentru serviciile de transport, fiind micșorat costul final al produsului transportat. În același timp, această opțiune permite modificarea lanțurilor logistice, diminuând numărul intermediarilor, implicați în operațiunile de transport, fiind redus numărul de unități de transport implicate în servicii de transport.

În urma aprobării proiectului, autorul proiectului urmărește scopul facilitării activității de transport naval, prin următoarele:

a) se abrogă restricțiile privind interzicerea circulației transportului naval pe căile navigabile interne;

b) se permite curățirea șenalului navigabil și amenajarea cheiurilor temporare fără evaluarea impactului asupra mediului înconjurător sau expertizei ecologice de stat;

c) se dispun măsuri de menținere a parametrilor șenalului navigabil, ceea ce prezumă inclusiv curățirea șenalului în limita mijloacelor bugetare alocate;

d) se permite desfășurarea operațiunilor de vâmuire la cheiurile temporare;

e) se stabilesc instituțiile, care participă la emiterea actului permisiv, în baza căruia funcționează cheiurile temporare.

3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Proiectul nu transpune acquis-ul comunității europene.

4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul vine cu următoarele elemente noi:

La **art. I** din proiectul Legii, se propune de modificat art. 8 alin. (2) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, stabilind activitățile, care pot fi operate în cheiurile temporare.

Actualmente, scopul amenajării cheiurilor este expres reglementat de art.8 din Legea nr.176/2013, fără a extinde limitele scopului propus din legea propriu-zisă și fără a atribui normei sens larg de interpretare pentru utilizarea terenurilor din zonele riverane și amenajării cheiurilor temporare.

Respectiv, nici Legea nr.176/2013 și nici Hotărârea Guvernului nr.546/2019 nu prevăd expres utilizarea cheiurilor temporare în scopuri economice și/sau efectuării tranzacțiilor economice externe și/sau în scopul efectuării operațiuni de vâmuire în locurile special amenajate a cheiurilor temporare.

Concomitent, proiectul vine cu completarea articolului 8 cu alineatul (2¹), în condițiile căruia utilizarea terenurilor în calitate de cheiuri temporare se va efectua în conformitate cu Condițiile de amplasare (desființare) a cheiurilor temporare stabilite într-un regulament aprobat de Guvern. Precizăm că deja există Hotărârea Guvernului nr. 546/2019 pentru aprobarea Regulamentului privind modul de amenajare și exploatare a cheiurilor temporare și edificiilor aferente pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova. Această Hotărâre de Guvern se va modifica în urma aprobării proiectului.

Luând în considerare **art. II** din proiect, prin completarea Capitolului III din Legea nr. 440/1995 cu privire la zonele și fișiile de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă, fâșia de teren de 30 de metri de la linia apei în interior, la râurile Nistru și Prut, pot fi utilizate în scopurile navigației și asigurării navigației în siguranță. În același timp, prevede un șir de excepții în contextul efectuării lucrărilor de întreținere a șenalului navigabil și amenajării cheiurilor temporare.

La **art. III** din proiect, prevede modificarea art. 25 alin. (4) din Legea nr. 215/2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova. Potrivit proiectului, pe apele de frontieră navigabile, navele au dreptul să navigheze, să acosteze, să îmbarce și să debarce persoane, să încărce, descarce și să păstreze încărcături, să efectueze activități economice și operațiuni de vâmuire, indiferent de traseul frontierei de stat. Navigarea navelor se efectuează fără restricții pe șenalul navigabil. Acostarea, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor, încărcarea, descărcarea și

păstrarea încărcăturilor, activitățile economice și vămuirea mărfurilor se efectuează la cheiurile temporare și porturi.

Subsecvent, proiectul prevede că, cheiurile temporare amenajate pe terenurile din zonele și fâșiile riverane de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă, sunt îngrădite pe perimetru cheiurilor și echipate cu sisteme de supraveghere video a perimetrului terestru și acvatic adiacent cheiului temporar, în conformitate cu prescripțiile Inspectoratului General al Poliției de Frontieră. Cheltuielile privind îngrădirea și instalarea sistemului de supraveghere video a perimetrului cheiurilor temporare, sunt acoperite de beneficiarii cheiurilor temporare. Aceste măsuri de securitate se propun pentru buna funcționare a cheiului și excluderea eventualelor riscuri care pot afecta securitatea statului.

Cu referire la **art. VI-V** din proiect, Legea nr. 149/2006 privind fondul piscicol, pescuitul și piscicultura și Codul subsolului nr. 3/2009 se completează cu un șir de excepții în contextul efectuării lucrărilor de întreținere a șenalului navigabil și amenajării cheiurilor temporare.

Potrivit **art. VII** din proiect, Guvernul urmează să întreprindă măsurile periodice (anuale și la necesitate), pentru aducerea parametrilor șenalului navigabil a fluviului Nistru și râului Prut la cerințele Acordului European privind principalele căi navale interne de importanță internațională, încheiat la Geneva la 19 ianuarie 1996, ratificat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1431/1997. Este vorba de menținerea adâncimii de circa 3-3,5 metri și curățirii acestuia de crengi și alte bariere în calea elicelor navale.

5. Fundamentarea economico-financiară

Lansarea navigației pe râurile Prut și Nistru, generează cheltuieli privind curățirea șenalului navigabil.

Efectuarea lucrărilor de curățare a șenalului în albia râului Prut (sectorul 0 – 10 km), în scopul aducerii parametrilor șenalului navigabil la dimensiunile stabilite în Acordul European din 19 ianuarie 1996 privind marile căi navigabile de importanță internațională. Costurile aproximative a lucrărilor pe sectorul menționat este de 27 000 mii lei.

Dar, în calitate de alternativă, menționăm că în anul 2018, a fost elaborat un studiu de fezabilitate de către experți contractați de Uniunea Europeană, în care se descrie necesitatea asigurării Republicii Moldova cu instalație plutitoare specializată pentru efectuarea lucrărilor de dragare. Costul instalației e de circa 19 000 -25 000 mii lei. Procurarea unei astfel de instalații ar permite reducerea cheltuielilor cu circa 400 000 mii lei din bugetul de stat pentru lucrările permanente de menținere a adâncimilor și amenajarea cheiurilor temporare.

Astfel, se examinează posibilitatea atragerii investițiilor pentru procurarea echipamentelor din contul fondurilor externe cu următoarele caracteristici:

- tip – dragă plutitoare cu excavator;
- pescaj – 2 m;
- adâncimea de dragare – până la 8 m;
- înălțime – până la 13 m;
- cupa excavatorului – 1,5 m³.

În ceea ce se referă la deschiderea cheiurilor temporare, precizăm că un chei va putea deservi cel puțin patru nave de 1000 tone de cereale spre export, costurile unei nave de grâu fiind de 300 000 de Euro, unei nave cu floarea soarelui fiind 600 000 de Euro, iar la import ar putea fi descărcate cel puțin patru nave de pietriș, costul uneia fiind de 25 000 Euro.

Diversificarea pieței transportului naval, va genera necesitatea de remorchere pentru tragerea barjelor. Actualmente, sunt necesare cel puțin două remorchere pentru aceste acțiuni, cu următoarele caracteristici:

- lungime x lățime x pescaj maxim - 18.0 m x 5.6 m x 3.1 m;
- două motoare cu puterea totală de aproximativ – 1000 kW;
- două propulsoare;
- viteza aproximativă – 10 noduri ;
- forța de tracțiune la cârlig de maxim – 30 tone.

Costul remorcherelor respective se estimează la 21 000 – 27 000 mii lei. Procurarea acestora se propune din contul surselor externe.

Se estimează inclusiv necesitatea modificării numărului unităților de personal la Serviciul Vamal, Inspectoratul General al Poliției de Frontieră și Agenția Navală. Acestea se vor revedea anual, în dependență de numărul cheiurilor temporare implicate în acțiunile de import/export a mărfurilor.

6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

În urma adoptării proiectului, urmează a fi modificat Regulamentul privind modul de amenajare și exploatare a cheiurilor temporare și edificiilor aferente pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 546/2019.

În același timp, se va analiza necesitatea modificării Regulamentelor de funcționare a Serviciului Vamal, Inspectoratului General al Poliției de Frontieră și Agenției Navale.

7. Avizarea și consultarea publică a proiectului

În vederea respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional și a Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative proiectul va fi publicat pe pagina web oficială a Parlamentului și transmis spre avizare și consultare publică tuturor părților interesate conform procedurii stabilite.

Vladimir BOLEA

