



Republica Moldova

GVERNUL

**HOTĂRÎRE** Nr. HG546/2019  
din 12.11.2019

**pentru aprobarea Regulamentului privind modul de amenajare  
și exploatare a cheiurilor temporare și edificiilor aferente pe căile  
navigabile interne ale Republicii Moldova**

Publicat : 29.11.2019 în MONITORUL OFICIAL Nr. 352-359 art. 861 Data intrării în vigoare

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), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

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

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

3. Prezenta hotărîre intră în vigoare la data publicării.

**PRIM-MINISTRU Maia SANDU**

**Contrasemnează:**

**Viceprim-ministru,**

**ministrul afacerilor interne Andrei Năstase**

**Ministrul economiei**

**și infrastructurii Vadim Brînzan**

**Nr. 546. Chișinău, 12 noiembrie 2019.**

Aprobat

prin Hotărîrea Guvernului nr. 546/2019

## REGULAMENT

### privind modul de amenajare și exploatare a cheiurilor

### temporare și edificiilor aferente

### pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova

#### I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind modul de amenajare și exploatare a cheiurilor temporare și edificiilor aferente pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova (în continuare - Regulament) are drept scop asigurarea unui cadru normativ necesar demarării procesului de operare a navelor la cheiuri neamenajate.

2. Prezentul Regulament stabilește modul de sosire și plecare a navelor la/de la chei, navigația în acvatoriul cheiurilor, operațiunile de încărcare-descărcare, acțiuni în condiții meteorologice nefavorabile, prevenirea poluării acvatoriului cheiului și tarifele pentru operarea navelor la cheiuri.

3. În sensul prezentului Regulament se utilizează terminologia definită în Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999, precum și următoarele noțiuni:

*Convenția internațională privind prevenirea poluării de către nave (MARPOL 73/78)* - convenție internațională ce stabilește condițiile minime la bordul navei în scopul prevenirii poluării, adoptată la Londra la 2 noiembrie 1973, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 189/2005;

*Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare (SOLAS 74)* - convenție internațională ce stabilește condițiile minime privind exploatarea în siguranță a navei, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005;

*Convenția privind Regulile internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare (COLREG 72)* - convenție internațională ce stabilește Reguli pentru prevenirea abordajelor pe mare, adoptată la Londra la 20 octombrie 1972, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 191/2005;

*Dispoziții de bază privind navigarea pe râul Dunărea* - reguli generale privind navigația pe căile navigabile interne;

*incineratoare pentru deșeuri* - instalații speciale pentru distrugerea termică a deșeurilor;

*operator portuar* - agent economic care prestează servicii portuare (încărcare, descărcare, aprovizionare și legare la chei).

4. Terenurile din zonele și fișiile 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 diferitor accidente în care navele sînt implicate.

5. Acțiunile indicate în pct. 4 se referă la navele înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova sau sub 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 a Agenției Navale a Republicii Moldova (în continuare - ANRM), precum și la întreprinderile, organizațiile, instituțiile, persoanele juridice și fizice care își desfășoară activitatea pe căile navigabile, pe teritoriul și acvatoriul cheiurilor.

6. Utilizarea terenurilor în calitate de cheiuri temporare se efectuează doar după avizarea acestui fapt de ANRM, Serviciul Vamal, Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, deținătorul terenului, administrația publică locală, precum și cu notificarea Agenției „Apele Moldovei” și Agenției de Mediu. Operatorul cheiului va prezenta pe adresa ANRM documentația avizată de Serviciul Vamal și Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, necesară pentru utilizarea sectorului de fîșie riverană în scopuri economice, în conformitate cu prevederile art. 8 alin. (1) din Legea 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 ori încărcare/descărcare a mărfurilor transportate, și/sau îmbarcarea/debarcarea pasagerilor.

7. Căpitanii navelor care sosesc în complexul portuar sau la cheiul temporar pot primi prezentul Regulament de la agentul navei sau pot accesa pagina web a ANRM ([www.maradmoldova.md](http://www.maradmoldova.md)).

## **II. ATRIBUȚIILE ȘI DREPTURILE**

8. Autoritățile administrației publice au următoarele atribuții:

1) ANRM:

a) supraveghează siguranța navigației în conformitate cu Regulile de supraveghere fluvială pe râul Dunărea ale ANRM (de la km 132,42 pînă la km 134,144 al râului Dunărea, de la km 0 pînă la km 475,0 al râului Prut, și de la km 27 pînă la km 667 al fluviului Nistru);

b) monitorizează procesul de executare de către nave și organizații a cerințelor Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999 și Legii nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, în ceea ce privește asigurarea navigației în siguranță în acvatoriul cheiului și în apropierea acestuia, respectarea cerințelor pentru prevenirea poluării apelor râului Prut și fluviului Nistru, verificarea navelor înainte de ieșirea acestora în larg pentru a determina dacă acestea sînt în stare bună de navigabilitate, monitorizarea amplasării și încărcării/descărcării mărfurilor pe nave, precum și înregistrarea sosirilor și plecărilor. ANRM pune la dispoziția organului central de specialitate în domeniul transportului naval, la cerere, informații privind aplicarea prezentului Regulament;

c) verifică starea de pregătire a cheiului pentru operațiunile de acostare, securitatea

transportului de mărfuri și pasageri, navele aflate la chei (acostarea în siguranță, efectuarea cartului pe nave, securitatea în zonele de ancoraj, afișarea pe navă a semnelor și aprinderea luminilor conform cerințelor internaționale);

d) aprobă efectuarea operațiunilor de încărcare/descărcare pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova, în afara limitelor porturilor și la cheiuri neamenajate;

2) Serviciul Vamal exercită atribuțiile și drepturile în conformitate cu prevederile art. 8 și 9 din Legea nr. 302/2017 cu privire la Serviciul vamal, conform domeniului aferent acestuia;

3) Inspectoratul General al Poliției de Frontieră exercită atribuțiile și drepturile în conformitate cu prevederile art. 6 și 7 din Legea nr. 283/2011 cu privire la Poliția de Frontieră, conform domeniului aferent acestuia;

4) operatorul cheiului:

a) pregătește cheiul pentru acostarea/plecarea navelor;

b) menține cheiul în condiții necesare de siguranță pentru acostarea/plecarea și încărcarea/descărcarea navelor;

c) îndeplinește lucrări pentru accesul navelor și al camioanelor la chei;

d) încasează tarifele pentru încărcarea/descărcarea navelor, precum și pentru serviciile prestate la chei.

### **III. SOSIREA ȘI ÎNREGISTRAREA NAVELOR**

#### **LA CHEI**

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

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

11. Acostarea navelor la chei este permisă doar în perioada luminoasă a zilei.

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

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

14. Pentru primirea permisiunii de sosire a navei, căpitanii navelor trebuie să prezinte la ANRM, pentru verificare, documentele de bord ale navei, stipulate în art. 39 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999 și art. 12 din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, în conformitate cu tipul și destinația navei, cu indicarea termenului de valabilitate al acestora. Fiecare navă

trebuie să dețină următoarele documente:

- 1) certificatul privind dreptul de navigare sub pavilion național;
- 2) certificatul privind dreptul de proprietate asupra navei;
- 3) certificatul de bună stare 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 mai mică de 24 m;
- 9) certificatul de pasageri, în cazul navelor de pasageri;
- 10) certificatele pe care trebuie să le dețină o navă conform capitolului 1 regula 12 din Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare (SOLAS 74), Protocolul din 1988 cu toate amendamentele pînă în aprilie 1992;
- 11) certificatul privind siguranța navei de pasageri;
- 12) certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri;
- 13) certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri;
- 14) certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri;
- 15) certificatul privind componența minimă a echipajului necesar pentru asigurarea siguranței navigației;
- 16) certificatul internațional privind prevenirea poluării cu petrol;
- 17) certificatul internațional privind prevenirea poluării cu ape reziduale;
- 18) certificatul privind prevenirea poluării cu deșeuri menajere;
- 19) certificatul privind răspunderea civilă pentru pagubele produse în urma 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.

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

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

17. Sosirea și acostarea navei este permisă doar după prezentarea de către agentul navei a unui aviz de sosire expediat prin e-mail pe adresa ANRM, Inspectoratului General al Poliției de Frontieră și Serviciului Vamal.

#### **IV. PLECAREA NAVELOR DE LA CHEI**

18. Plecarea navelor de la chei are loc doar în perioada luminoasă a zilei.

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

20. Nicio navă nu are dreptul să părăsească cheiul fără înregistrarea în registrul de evidență a intrărilor și ieșirilor navelor la ANRM.

21. Plecarea navelor maritime și fluviale este permisă doar după verificarea nemijlocită a navelor de către reprezentantul ANRM pentru a stabili dacă acestea sînt pregătite pentru voiaj și după perfectarea procedurilor vamale și de trecere a frontierei de stat.

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

23. 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 în documentele navei și datele indicate în declarația generală sau în cererea pentru dreptul de plecare, ori 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 pînă nu vor fi înlăturate deficiențele depistate.

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

25. Căpitanul portului sau inspectorii din cadrul ANRM pot interzice plecarea navei de la chei în cazurile prevăzute în art. 95 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999 și art. 33 din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, precum și în cazul necorespunderii cu prevederile convențiilor

internaționale menționate mai sus.

## **V. ÎNREGISTRAREA PLECĂRILOR**

26. Înregistrarea plecărilor navelor de la chei are loc în perioada luminoasă a zilei la ANRM (timpul de iarnă: 27 octombrie-29 martie, între orele 9.00 și 16.00, timpul de vară: 30 martie-26 octombrie, între orele 7.00 și 18.00). Permisuniunea pentru plecare este valabilă pe parcursul zilei respective.

27. Căpitanul navei este obligat să comunice ANRM despre plecare în prealabil, dar nu mai târziu de 6 ore pînă 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.

28. Navele sosite din străinătate care părăsesc portul prin cabotaj în balast sau cu mărfuri de tranzit sînt obligate să perfecteze documentele vamale.

29. Pentru primirea permisiunii de ieșire în larg, căpitanii navelor trebuie să prezinte la ANRM, pentru verificare, documentele de bord ale navei în conformitate cu tipul și destinația navei cu indicarea termenului de valabilitate al acestora, enumerate în pct.14.

30. În afară de documentele menționate în pct. 14, la bordul navei trebuie să fie prezente: cererea pentru dreptul de plecare, brevetele personalului de comandă și confirmările acestora, certificatele de instruire a personalului nebrevetat, lista pasagerilor, în cazul existenței acestora la bord, permisiunea serviciului sanitar pentru ieșirea în larg, actul de verificare a navei de către autoritățile portuare, informația privind înălțimea metacentrică reală și cea minimă admisă, precum și lista echipajului în 2 exemplare.

31. Căpitanii navelor maritime străine, în procesul înregistrării plecării, prezintă autorităților portuare, prin intermediul unui agent, formularul completat al declarației generale și documentele prevăzute în Convenția internațională privind ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS-74) și Convenția internațională privind prevenirea poluării de către nave (MARPOL-73), cu amendamentele ulterioare.

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

33. Permisuniunea pentru ieșirea din port este valabilă în decurs de 24 de ore de la primirea permisului de plecare. 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 permisuniunea de plecare, în cazul în care nu sînt schimbări în starea tehnică a navei și în componența echipajului.

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

35. În cazul plecării de la chei fără permisiunea ANRM, inspectorul portuar comunică imediat acest fapt autorităților de frontieră și ia legătura cu căpitanul navei și/sau agentul acesteia pentru întoarcerea acesteia la chei, în scopul perfectării procedurilor de plecare de la chei.

36. Toate navele care activează în permanență în perimetrul acvatoriului cheiurilor, informează ANRM și notifică lunar (de la data de 1 pînă la data de 5 a fiecărei luni) acest fapt. Împreună cu informația referitoare 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.

37. Pilotajul navelor spre chei este obligatoriu, cu excepția navelor ai căror comandanți au permisiunea unică a ANRM pentru trecerea fără pilot, precum și a navelor de navigație interioară.

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

39. 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.

## **VI. NAVIGAȚIA ÎN ACVATORIUL CHEIURILOR**

40. La apropierea de chei în perioada luminoasă a zilei și în timpul staționării la chei, nava își arborează pavilionul național și cel al Republicii Moldova.

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

42. La navigarea în acvatoriul cheiului, căpitanii navelor sînt obligați să se conducă de Dispozițiile de bază privind navigarea pe râul Dunărea, prezentul Regulament și Convenția privind Regulile internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare (COLREG 72) în ceea ce privește luminile de navigație pentru navele marine.

43. Acvatoriul cheiurilor care cuprinde spațiul acvatic al râului pe care este situat se stabilește individual pentru fiecare chei aparte, calculat de la malul stîng pînă la linia



convențională a frontierei de stat al Republicii Moldova - în cazul râului Prut, și pînă la mijlocul șenalului navigabil al fluviului Nistru.

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

45. 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.

46. Fiecare navă maritimă exploatată pe cheiuri trebuie să aibă:

1) denumirea navei - pe provă, pe ambele borduri și pe pupă;

2) denumirea portului de înregistrare - pe pupă, în afară de prima inscripție;

3) marcajele cu privire la pescaj - pe provă și pe pupă;

4) marcarea tonajului și a încărcăturii, conform certificatelor de bord - pe borduri.

47. Fiecare navă fluvială trebuie să aibă inscripțiile în conformitate cu art. 2.01 din Dispozițiile de bază privind navigarea pe râul Dunărea, adoptate la Sesiunea 75-a a Comisiei Dunării din 14 decembrie 2010.

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

49. Toate navele sînt 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.

50. La intrarea în acvatoriul cheiului, este interzis ca navele, pînă la acostare, să aibă agățate în afara bordului bigi, macarale, pasarele și bărci.

51. Pentru a primi indicații privind acostarea sau ancorarea navei, căpitanii navelor sînt obligați să informeze ANRM despre existența la bord a mărfurilor explozibile sau toxice. Navele cu mărfuri inflamabile sînt obligate să înalțe la loc vizibil lumini și semne, în conformitate cu Dispozițiile de bază privind navigarea pe râul Dunărea.

52. În acvatoriul cheiului este interzisă lansarea semnalelor sonore, cu excepția semnalelor prevăzute în Dispozițiile de bază privind navigarea pe râul Dunărea.

53. Coborîrea bărcilor de pe nave în acvatoriul cheiului este interzisă.

54. 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.

55. În conformitate cu prevederile art. 42-49 din Legea nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova și ale art. 92, 125-132 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999, orice navă sau obiect scufundată/scufundat în acvatoriul cheiului sau care a fost aruncată/aruncat la o adâncime mică ori pe țărm trebuie să fie ridicată/ridicat la suprafață de către deținătorul acestuia în cel mai scurt termen sau în termenul stabilit de ANRM.

56. Navele care circulă prin acvatoriul cheiului 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 țărm, pentru evitarea unor agitații periculoase și crearea unei situații de urgență.

57. Căpitanul unei nave aflate în marș sau ancorate trebuie să ia în considerare condițiile specifice de navigare în acvatoriu. Din această cauză acesta nu este scutit de responsabilitatea pentru consecințele care pot surveni în urma nerespectării măsurilor de precauție prevăzute de practica fluvială sau circumstanțele speciale ale unui caz anumit.

58. Navele care au permisiunea de circulație în acvatoriul cheiului sînt obligate să treacă pe canalul 16 al stației de radio, care este unul de securitate.

59. Navele care se apropie din amonte de chei sînt obligate să ia legătura cu ANRM prin intermediul canalului 16 al stației de radio, comunicînd denumirea navei, informația despre aceasta, mărfurile transportate. În același timp va primi informațiile și despre navele care vin din direcția opusă.

60. Navigarea în acvatoriul cheiului în condiții meteo nefavorabile (ceață, ninsori, ploi torențiale sau alte), care reduc vizibilitatea, este permisă doar cu acordul ANRM și al căpitanului navei.

61. 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.

62. Pentru evitarea avarierii navelor și a accidentelor, operatorul cheiului este obligat să îl pregătească pentru acostarea și arimarea navei, precum și pentru efectuarea lucrărilor de încărcare/descărcare. Reprezentanții ANRM verifică lucrările de pregătire a cheiului pentru acostare și permit apropierea navei doar la cheiul pregătit.

63. În procesul de pregătire a cheiului se îndeplinesc următoarele:

- 1) se verifică dacă dispozitivul de amortizare este în stare bună de funcționare;
- 2) se verifică dacă babalele sînt în stare bună de funcționare și dacă există posibilitatea de a lega de acestea parîmele de legare;
- 3) se eliberează 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) se stopează 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.

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

65. Conducătorii/șefii organizațiilor ce operează la cheiul respectiv sînt responsabili pentru respectarea cerințelor de pregătire a cheiurilor pentru sosirea sau plecarea navelor.

66. Este asigurată o suprafață liberă suficientă pentru acostarea în siguranță a navei care se apropie, luînd în considerare distanțele stabilite dintre nave.

67. Fiecare navă acostată trebuie să aibă o pasarelă rezistentă, comodă și sigură, cu balustrade pe de ambele părți. Lîngă pasarelă trebuie să fie prezent în permanență cartnicul. Administrația navei este responsabilă pentru întreținerea în siguranță a pasarelei, indiferent dacă aceasta aparține navei sau operatorului cheiului.

68. 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.

69. Scăldatul și pescuitul în acvatoriul cheiurilor sînt interzise.

70. Odată cu primirea avertizării meteo, ANRM informează navele aflate în radă prin intermediul canalului 16 al stației de radio, iar navele aflate la chei - prin telefon sau curier.

71. În cazuri de urgență pe navă, căpitanul sau persoana care a observat accidentul este obligat(ă) să dea un semnal de alarmă și să anunțe imediat ANRM prin orice mijloace disponibile.

72. Se interzice navelor și ambarcațiunilor să se apropie de chei sau de o navă aflată în procesul de încărcare/descărcare, fără permisiunea ANRM.

## **VII. OPERAȚIUNI DE ÎNCĂRCARE/DESCĂRCARE**

73. Operațiunile de încărcare/descărcare au loc în perimetrul stabilit al cheiurilor.

74. După finalizarea încărcării și fixarea încărcăturii, în cadrul procesului de înregistrare a plecării navei, căpitanul este obligat să prezinte ANRM planul 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.

75. 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.

76. 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.

77. Responsabilitatea pentru accidentele survenite în timpul lucrărilor de încărcare/descărcare din cauza stării proaste a tachelajului, instalațiilor de încărcare/descărcare și a altui echipament de pe navă aparține în totalitate proprietarului navei.

78. 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.

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

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

81. În cazul transportării mărfurilor inflamabile, planul de arimare trebuie să fie coordonat cu Inspectoratul General pentru Situații de Urgență pînă la începutul arimării.

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

## **VIII. ACȚIUNI ÎN CONDIȚII METEOROLOGICE NEFAVORABILE**

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

84. 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, monitorizarea sporită a circumstanțelor din jur).

## **IX. PREVENIREA POLUĂRII ACVATORIULUI**

### **CHEIULUI**

85. 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.

86. 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 sînt 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.

87. Pentru prevenirea poluării acvatoriului cheiului, administrația navei este obligată:

1) pînă 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, să instaleze paleți sub punctele de conexiune a furtunurilor prin tuburi de ventilare, să asigure o supraveghere riguroasă a acestora;

3) să înregistreze, 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 la bordul navei lucrările de reparație (capitonarea și vopsirea carcasei, curățarea punților, a calelor și a altor părți ale navei), cu respectarea strictă a măsurilor de prevenire a poluării acvatoriului cheiului complexului portuar, și doar după ce acestea vor fi aprobate de către subdiviziunea teritorială a organului de specialitate în domeniul protecției mediului, precum și de inspectorul portuar din cadrul ANRM.

88. Pentru curățarea acvatoriului este interzis ca navele să utilizeze preparate ce duc la sedimentarea hidrocarburilor sau la dizolvarea acestora în apă.

89. În cazul deversării oricăror substanțe poluante, administrația navei este obligată să raporteze imediat, prin orice mijloace (radio, telefon), acest fapt căpitanului portului (ANRM) și Inspectoratului General pentru Situații de Urgență. După recepționarea informației, ANRM înștiințează Inspectoratul pentru Protecția Mediului și Agenția de Mediu privind deversarea produsă. 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.

90. Curățarea părții subacvatice a corpului nave în timpul staționării la chei este interzisă.

91. Evacuarea arbitrară și aruncarea deșeurilor și a reziduurilor industriale și menajere pe teritoriul cheiului se interzice. Acestea sînt evacuate de către administrația cheiului la solicitarea navelor, prin achitarea tarifului stabilit în conformitate cu prevederile Legii nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova.

92. Evacuarea deșeurilor alimentare și a gunoiului se efectuează în containere, pe care administrația cheiului le pune la dispoziția navelor, prin intermediul agenților specializați, în baza unei solicitări. Armatorul achită serviciile prestate conform tarifelor aprobate de administrația cheiului și în conformitate cu prevederile Legii nr.176/2013 privind transportul naval intern.

93. Armatorii care au încălcat aceste reguli sînt obligați să ramburseze cheiului toate cheltuielile aferente lichidării poluării și a consecințelor acesteia, conform tarifelor stabilite, cheltuielile suportate de chei pentru închirierea utilajului implicat, a ambarcațiunilor și a angajaților altor companii, precum și să poarte răspundere în conformitate cu prevederile legislației în domeniul protecției mediului, cu achitarea amenzii și/sau prejudiciului adus mediului.

94. Pe perioada staționării în chei, utilizarea incineratoarelor pentru arderea deșeurilor este interzisă.

## **X. TARIFELE PENTRU OPERAREA NAVELOR LA CHEIURI**

95. Pentru serviciile prestate la cheiurile temporare se încasează taxe și tarife portuare stabilite în conformitate cu art. 63 și 15 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999 și art. 54 din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova. În conformitate cu prevederile art. 54 din Legea 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 administrativ, 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.

96. În conformitate cu prevederile art. 54 alin. (1) din Legea nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, tarifele stipulate la pct. 95 subpct. 2), 3), 5) și 8) se calculează de operatorul portului/cheiului în baza regulamentului aprobat de organul central de specialitate în domeniul transportului naval.