



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2025

Chișinău

**cu privire la aprobarea Cerințelor și procedurilor pentru încărcarea și
descărcarea în siguranță a vrachierelor**

În temeiul art. 2 din Legea nr. 185/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și la Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.107-109, art. 547) și art. 251 alin. (1) lit. (b), alin. (2) lit. (b) și Anexei XXVIII-D din Acordul de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442), Guvernul,

HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune Directiva 2001/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 04 decembrie 2001 de stabilire a cerințelor și procedurilor armonizate pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, CELEX: 3A02001L0096-20081211, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 13 din 16.1.2022, așa cum a fost modificată ultima oară prin Regulamentul (CE) nr. 1137/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 octombrie 2008.

1. Se aprobă Cerințele și procedurile pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor (se anexează).

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova

3. De la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, se acordă o perioadă de tranziție de 36 luni pentru punerea în aplicare a sistemului de management al calității și 12 luni suplimentare pentru evaluarea sistemului menționat la punctul 5.4 din Cerințele și procedurile pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor.

4. Punctele 15-17 din Cerințele și procedurile pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor vor intra în vigoare odată cu aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

5. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Prim-ministru

Dorin RECEAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

Cerințele și procedurile pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor

1. Scopul Cerințelor și procedurilor pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachuierelor (în continuare - Cerințe) este de a întări siguranța vrachierelor care acostează la terminalele din Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene pentru a încărca sau descărca mărfuri solide în vrac, prin reducerea riscurilor datorate solicitărilor excesive și avariilor materiale la structura navei în timpul încărcării sau descărcării, prin instituirea de:

- 1.1. cerințe de conformitate pentru navele și terminalele respective; și
- 1.2. proceduri armonizate de cooperare și comunicare între navele și terminalele respective.

2. Prezentele Cerințe se aplică:

2.1. tuturor vrachierelor, indiferent de pavilionul lor, care acostează la un terminal pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, și

2.2. tuturor terminalelor din Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene la care acostează vrachierele care intră sub incidența domeniului de aplicare a prezentelor Cerințe.

3. În înțelesul prezentelor Cerințe:

3.1. *convenții internaționale* - înseamnă convențiile conform listei:

3.1.1. Convenția internațională privind liniile de încărcare, 1966 (LL 66);

3.1.2. Convenția internațională pentru protecția vieții pe mare, 1974 (Solas 74);

3.1.3. Convenția internațională pentru prevenirea poluării în urma navigării, 1973, și Protocolul din 1978 cu privire la aceasta (Marpol 73/78);

3.1.4. Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978 (STEW 78);

3.1.5. Convenția privind regulamentele internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, 1972 (Colreg 72);

3.1.6. Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, 1969 și

3.1.7. Convenția privind navele comerciale (standardele minime), 1976 (OIM 147),

alături de protocoalele și modificările acestor convenții și codurile aferente obligatorii, în vigoare la data intrării în vigoare prezentelor Cerințe;

3.2. *Convenția SOLAS 1974* - înseamnă Convenția internațională pentru ocrotirea vieții pe mare, împreună cu protocoalele și modificările aferente, în versiunea sa actualizată;

3.3. *Codul BLU* - înseamnă Codul practic pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, așa cum figurează în anexa la Rezoluția Adunării OMI A.862(20) din 27 noiembrie 1997, în stadiul său la 4 decembrie 2001;

3.4 *vrachier* - trebuie să aibă înțelesul dat acestuia în Regulamentul IX/1.6 din Convenția SOLAS 1974 și interpretat în Rezoluția 6 a Conferinței SOLAS 1997, și anume:

3.4.1. o navă construită cu o singură punte, cu tancuri laterale superioare și cu tancuri înclinate de bordaj în zona spațiilor de marfă și care este destinată, în principal, să transporte mărfuri uscate în vrac; sau

3.4.2. un mineralier, în sensul unei nave maritime cu o singură punte care are doi pereți longitudinali și dublu fund pe lungimea zonei de marfă și care este destinată pentru transportul minereurilor doar în magaziile centrale; sau

3.4.3. o navă de transport mixtă, așa cum este definită în Regulamentul II-2/3.27 din Convenția SOLAS 1974;

3.5. *marfă uscată în vrac* sau *marfă solidă în vrac* - înseamnă marfa solidă în vrac, așa cum este definită în Regulamentul XII/1.4 din Convenția SOLAS 1974, cu excepția cerealelor;

3.6. *cereale* - așa cum este definit în Regulamentul VI/8.2 din Convenția SOLAS 1974;

3.7. *terminal* - înseamnă orice instalație fixă, plutitoare sau mobilă, echipată și utilizată pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor uscate în vrac în sau din vrachiere;

3.8. *operatorul terminalului* - înseamnă proprietarul terminalului sau orice organizație ori persoană căreia proprietarul i-a delegat responsabilitatea pentru operațiunile de încărcare sau descărcare, efectuate la terminal, pentru un anumit vrachier;

3.9. *reprezentantul terminalului* - înseamnă orice persoană desemnată de operatorul terminalului, care are responsabilitate totală și este autorizată pentru controlul pregătirii, conducerii și finalizării operațiunilor de încărcare sau descărcare, efectuate la terminal, pentru un anumit vrachier;

3.10. *comandant* - înseamnă persoana care asigură comanda unui vrachier sau un ofițer al navei desemnat de comandant pentru operațiunile de încărcare sau descărcare;

3.11. *organizație recunoscută* - înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 2/2020;

3.12. *autoritatea controlului statului portului* - înseamnă Agenția Navală a Republicii Moldova;

3.13. *autoritate competentă* - înseamnă organul central de specialitate în domeniul transportului naval;

3.14. *informație referitoare la marfă* - înseamnă informațiile referitoare la marfă, prevăzute în Regulamentul VI/2 din Convenția SOLAS 1974;

3.15. *plan de încărcare sau descărcare* - înseamnă un plan similar celui menționat în Regulamentul VI/7.3 din Convenția SOLAS 1974 și care are formatul stabilit în anexa nr. 1 (apendicele 2 din Codul BLU);

3.16. *listă de control a siguranței navei/terminalului* - înseamnă lista de verificare menționată în anexa nr. 2 și care are formatul prevăzut în anexa nr. 3;

3.17. *declarație cu privire la densitatea mărfurilor solide în vrac* - înseamnă informațiile cu privire la densitatea mărfurilor care vor fi livrate, în conformitate cu Regulamentul XII/10 din Convenția SOLAS 1974.

4. Autoritatea controlului statului portului verifică măsurile întreprinse de operatorii terminalelor privind asigurarea de conformitate operațională a vrachierelor pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, verificând respectarea dispozițiilor din anexa nr. 4.

5. Autoritatea controlului statului portului verifică că operatorii terminalelor vor veghea, în ceea ce privește terminalele pentru care aceștia își asumă responsabilități în conformitate cu prezentele Cerințe, ca:

5.1 terminalele să corespundă dispozițiilor din anexa nr. 5;

5.2 să fie desemnat (desemnați) reprezentantul (reprezentanții) terminalului;

5.3 să fie pregătite manualele care conțin cerințele specifice terminalului și autorității competente, precum și informațiile privind portul și terminalul, așa cum sunt menționate punctul 1.1. subpunctul 1.1.2 din anexa nr. 6, și ca aceste manuale să fie puse la dispoziția comandanților vrachierelor care acostează la terminal pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac;

5.4 un sistem de management al calității să fie elaborat, pus în aplicare și menținut. Acest sistem de management al calității trebuie să fie certificat în conformitate cu standardele SM EN ISO 9001 sau cu un standard echivalent, care cuprinde cel puțin toate cerințele din SM EN ISO 9001 și acesta trebuie să fie auditat în conformitate cu liniile directe ale standardului SM SR ISO 10011 sau ale unui standard echivalent care cuprinde toate cerințele din SM SR ISO 10011.

6. Autoritatea controlului statului portului adoptă măsurile de monitorizare a responsabilităților comandanților și reprezentanților terminalelor:

6.1. Responsabilitățile comandantului:

6.1.1. comandantul este permanent responsabil pentru încărcarea sau descărcarea în siguranță a vrachierului aflat sub comanda sa;

6.1.2. cu suficient timp în avans față de ora estimată de sosire la terminal, comandantul comunică terminalului informațiile prevăzute în anexa nr. 7;

6.1.3. înainte ca orice marfă solidă în vrac să fie încărcată, comandantul se asigură că a primit informația referitoare la marfă, prevăzută în Regulamentul VI/2.2 din Convenția SOLAS 1974 și, dacă este necesar, declarația cu privire la densitatea mărfurilor solide în vrac. Această informație trebuie să fie conținută într-un formular de declarație cu privire la marfă, asemenea celui din anexa nr. 8 (apendicele 5 la Codul BLU);

6.1.4. înaintea începerii și în timpul încărcării sau descărcării, comandantul îndeplinește obligațiile prevăzute în anexa nr. 9.

6.2. Responsabilitățile reprezentantului terminalului:

6.2.1. la primirea notificării inițiale a navei cu privire la ora estimată de sosire, reprezentantul terminalului furnizează comandantului informațiile prevăzute în anexa nr. 10;

6.2.2. reprezentantul terminalului trebuie să se asigure că a fost înștiințat comandantul, cât mai rapid posibil, în legătură cu informațiile conținute în formularul de declarație cu privire la marfă;

6.2.3. reprezentantul terminalului notifică imediat comandantului și autorității controlului statului portului deficiențele aparente pe care le-a constatat la bordul vrachierului și care ar putea pune în pericol încărcarea sau descărcarea în siguranță a mărfurilor solide în vrac;

6.2.4. înainte începerii și în timpul încărcării sau descărcării, reprezentantul terminalului îndeplinește obligațiile prevăzute în anexa nr. 11.

7. Autoritatea controlului statului portului se asigură că următoarele proceduri sunt respectate cu privire la încărcarea sau descărcarea vrachierelor cu/de mărfuri solide în vrac:

7.1. înainte încărcării sau descărcării mărfurilor solide în vrac, comandantul se pune de acord cu reprezentantul terminalului asupra planului de încărcare sau descărcare, în conformitate cu dispozițiile Regulamentului VI/7.3 din Convenția SOLAS 1974. Planul de încărcare sau descărcare trebuie să fie pregătit în forma stabilită în anexa nr. 1, acesta trebuie să conțină numărul OMI al vrachierului respectiv, iar comandantul și reprezentantul terminalului confirmă acordul lor cu privire la plan, prin semnarea acestuia.

Orice modificare a planului care, în conformitate cu oricare dintre părți, poate afecta siguranța navei sau a echipajului, trebuie pregătită, acceptată și convenită de ambele părți, sub forma unui plan revizuit.

Planul de încărcare sau descărcare convenit și orice revizuri convenite ulterior se păstrează la navă și la terminal pentru o perioadă de șase luni, în scopul efectuării, de către autoritățile competente, a oricărei verificări necesare.

7.2. Înainte începerii încărcării sau descărcării, lista de control a siguranței navei/terminalului se completează și se semnează în comun de către comandant și reprezentantul terminalului, în conformitate cu liniile directe din anexa nr. 12.

7.3. Între navă și terminal se stabilește și se menține permanent o comunicare, capabilă să răspundă solicitărilor de informații cu privire la procesul de încărcare sau descărcare și să asigure conformarea promptă cu ordinul comandantului ori al reprezentantului terminalului de suspendare a operațiunilor de încărcare sau descărcare.

7.4. Comandantul și reprezentantul terminalului conduc operațiunile de încărcare sau descărcare în conformitate cu planul convenit. Reprezentantul terminalului își asumă responsabilitatea pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac în ceea ce privește succesiunea magaziilor, cantitățile și norma de încărcare sau descărcare prevăzute în plan. El nu se abate de la planul de încărcare sau descărcare convenit decât după consultarea prealabilă cu comandantul și cu acordul scris al acestuia.

7.5. La terminarea încărcării sau descărcării vrachierului, comandantul și reprezentantul terminalului confirmă în scris că încărcarea sau descărcarea a fost făcută în conformitate cu planul de încărcare sau descărcare, inclusiv cu orice modificări convenite. În cazul descărcării, o astfel de confirmare trebuie să includă o referire care să ateste faptul că magaziile de marfă au fost golite și curățate corespunzător cerințelor comandantului și trebuie să se înregistreze orice avarie suferită de navă și orice reparații efectuate.

8. Fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor comandantului, conform Regulamentului VI/7.7 din Convenția SOLAS 1974, autoritatea controlului statului portului se opune sau stopează încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, ori de câte ori acestea dețin informații clare că siguranța navei sau a echipajului ar putea fi pusă în pericol de aceste operațiuni.

9. În cazul în care autoritatea controlului statului portului este informată despre un dezacord între comandant și reprezentantul terminalului în ceea ce privește aplicarea procedurilor prevăzute la pct. 7, autoritatea controlului statului portului intervine, dacă este necesar, în interesul siguranței și al protecției mediului marin.

10. Dacă se produce o avarie a structurii navei ori a echipamentelor acesteia în timpul încărcării sau descărcării, aceasta se raportează comandantului, de către reprezentantul terminalului și, dacă este necesar, se repară.

11. Dacă avaria ar putea afecta structura navei sau integritatea etanșeității corpului sau sistemele tehnice esențiale ale navei, reprezentantul terminalului și/sau comandantul informează administrația statului al cărui pavilion îl arborează nava sau o organizație recunoscută de aceasta sau care acționează în numele său, precum și autoritatea controlului statului portului. Decizia cu privire la necesitatea reparației imediate sau a amânării acesteia se ia de către autoritatea controlului statului portului, ținând seama de punctul de vedere, dacă există, al administrației statului al cărui pavilion îl arborează nava sau al organizației recunoscute de aceasta și care acționează în numele său, precum și de punctul de vedere al comandantului. Dacă se consideră că reparația este necesară imediat, aceasta se va efectua astfel încât să fie considerată satisfăcătoare de către comandant și de către autoritatea controlului statului portului, înainte ca nava să părăsească portul.

12. În scopul luării deciziei menționate la pct. 11, autoritatea controlului statului portului solicită unei organizații recunoscute să inspecteze avaria și să emită un aviz privind necesitatea efectuării reparației sau amânarea acesteia.

13. Punctele 10-12 se aplică fără a aduce atingere Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.

14. Autoritatea controlului statului portului verifică periodic dacă terminalele respectă cerințele punctelor 5.1, 6.2 și 7. Procedura de verificare include efectuarea inspecțiilor neanunțate, în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare.

În afară de aceasta, autoritatea controlului statului portului verifică dacă terminalele respectă cerințele punctului 5.4, la sfârșitul perioadei prevăzute de acesta.

15. Organul central de specialitate în domeniul transportului naval prezintă Comisiei Europene, la fiecare trei ani, un raport privind rezultatele unor astfel de verificări. De asemenea, raportul conține o evaluare a eficacității procedurilor armonizate pentru cooperarea și comunicarea între vrachiere și terminale prevăzute în prezentele Cerințe. Raportul se transmite cel târziu la data de 30 aprilie a anului care urmează perioadei de trei ani calendaristici la care acesta face referire.

16. Comisia Europeană prezintă Parlamentului și Consiliului European un raport de evaluare privind funcționarea sistemului prevăzut în prezentele Cerințe, întemeiat pe rapoartele statelor membre ale Uniunii Europene prevăzute la punctul 15. De asemenea, raportul include o evaluare privind necesitatea continuării

raportărilor din partea statelor membre ale Uniunii Europene, menționate la punctul 15.

17. Comisia Europeană este asistată de un Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), înființat conform actelor normative ale Uniunii Europene.

Anexa nr. 1 la
Cerințele și procedurile pentru încărcarea și descărcarea
în siguranță a vrachierelor

Exemplu de plan de încărcare/descărcare*

Plan de încărcare sau descărcare (Loading of Unloading Plan Version No.)	Dată (Date)	Navă (Vessel)										Nr. cursă (Voyage No.)											
Port de încărcare/descărcare (Load/Unload Port)	Încărcătură (încărcături) (Cargo(es))	Factor presupus de stivuire a încărcăturii (încărcăturilor) (Assumed stowage factor of cargo)	Rata de pompare a balastului (Ballast pumping rate)	Densitatea apei în doc (Dock water density)	Max. pescaj disponibil (MW) (Max draught available (HW))	Tirajul de aer maxim la cheu (Max air draught in berth)																	
Port plecare/destinație (To/from Port)	Ultima încărcătură (Last cargo)	Nr. de încărcători/descărcători (No. of loaders/dischargers)	Rata de descărcare a încărcăturii (Load/discharge rate)	Min. pescaj disponibil (LW) (Min. draught available (LW))	Pescaj maxim la plecare/sosire (Max sailing/arrival draught)																		
Tone (Tonnes)																							
Grad (Calitate) <table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>11</td><td>10</td><td>9</td><td>8</td><td>7</td><td>6</td><td>5</td><td>4</td><td>3</td><td>2</td><td>1</td> </tr> </table>													11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1													
Total (Totals) Calitate Tone Calitate: Tone Calitate: Tone Total: Tone																							
Nr. Turn are (Pour	Marfă (Cargo)		Operațiuni de balast (Ballast operations)	Timp necesar (ore) (Time)	Comentarii (Comments)	Valori calculate (Calculated Values)		Valori calculate (Calculated values)			Valori observate (Observed Values)												
	Nr. cală	Tone (Tonnes)				Pescaj (Draught)	Maxim (Maximum)		Pescaj mijloc	Asietă (Trim)	Pescaj (Draught)												

No.)	(Hold No.)			required (hours))		Înainte (Fwd)	După (Aft)	Moment încovoietor (BM)	Forțe tăietoare (SF)	Tirajul de aer (Air draught)	(Draught mid)		Înainte (Fwd)	După (Aft)	După (Mid)

***Notă:**

Nu se poate face nici o abatere de la exemplu de plan de mai sus fără aprobarea căpitanului.

Descărcările se numerează 1A, 1B, 2A, 2B etc. când se folosesc doi încărcători.

Abrevieri: Pl=Pompare în, G=Gravitate în, F=Plin, PO=Pompare din, GO=Gravitate din, MT=Gol.

Toate câmpurile din interiorul chenarului trebuie completate cât mai mult posibil. Câmpurile din afara chenarului sunt opționale.

Momentul încovoietor (BM) și forțele tăietoare (SF) trebuie exprimate ca procent din valorile maxime admise în port pentru etapele intermediare și din valorile maxime admise pe mare pentru etapa finală. Fiecare etapă a planului de încărcare/descărcare trebuie să se încadreze în limitele admise pentru forțele tăietoare ale grinzii corpului navei, momentele încovoietor și tonajul pe cală, după caz. Operațiunile de încărcare/descărcare pot fi întrerupte pentru a permite balastarea/debalastarea, în scopul menținerii valorilor reale în limite.

Proceduri între navă și terminal înainte de manipularea încărcăturii

În sensul Procedurilor între navă și terminal înainte de manipularea încărcăturii, Căpitanul – înseamnă Comandantul navei sau ofițerul unei nave desemnat de căpitan.

1. Principii

1.1. Comandantul este responsabil în permanență pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a navei, detaliile fiind confirmate reprezentantului terminalului sub forma unui plan de încărcare sau descărcare. În plus, comandantul trebuie:

1.1.1. să se asigure că Lista de verificare a siguranței navei/țarmului pentru încărcarea sau descărcarea navelor de transport a mărfii uscată în vrac, este completată în consultare cu terminalul înainte de începerea încărcării sau descărcării;

1.1.2. să se asigure că încărcarea sau descărcarea mărfii și evacuarea sau umplerea apei de balast sunt sub controlul ofițerului responsabil al navei;

1.1.3. să se asigure că distribuția mărfii și a apei de balast este monitorizată pe tot parcursul procesului de încărcare sau descărcare, pentru a evita suprasolicitarea structurii navei;

1.1.4. să se asigure că reprezentantul terminalului este informat cu privire la cerințele de armonizare între ratele de debalastare și de încărcare a mărfii pentru nava sa;

1.1.5. să se asigure că apa de balast este evacuată la rate conforme cu planul de încărcare convenit și nu provoacă inundarea cheului sau a ambarcațiunilor adiacente;

1.1.6. să păstreze la bord ofițeri și echipaj suficient pentru ajustarea parâmelor de amaraj sau pentru orice situație normală sau de urgență, având în vedere necesitatea echipajului de a beneficia de perioade suficiente de odihnă pentru a evita oboseala;

1.1.7. să se asigure că planurile de încărcare sau descărcare au fost transmise reprezentantului terminalului și convenite cu acesta;

1.1.8. să se asigure că reprezentantul terminalului este informat despre cerințele de distribuție a mărfii în cale;

1.1.9. să se asigure că au fost primite informațiile corespunzătoare despre marfa ce urmează a fi încărcată conform Formularului pentru informații privind încărcătura, pentru a permite realizarea unei depozitări și transport în siguranță;

1.1.10. să se asigure că există un acord între navă și țărm privind acțiunile ce trebuie întreprinse în caz de ploaie sau alte schimbări meteorologice, atunci când natura mărfii ar prezenta un pericol în astfel de condiții; și;

1.1.11. să se asigure că nu se efectuează lucrări la cald la bordul navei cât timp aceasta este aliniată la cheu, cu excepția cazului în care există permisiunea reprezentantului terminalului și conform cerințelor administrației portului.

1.2. Reprezentantul terminalului este responsabil pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor în conformitate cu ordinea trapelor și cu tonajele indicate în planul de încărcare sau descărcare al navei. În plus, reprezentantul terminalului trebuie:

1.2.1. să completeze Lista de verificare a siguranței navei/țarmului pentru încărcarea sau descărcarea navelor de transport a mărfii uscată în vrac, în consultare cu comandantul înainte de începerea încărcării sau descărcării;

1.2.2. să nu se abată de la planul de încărcare sau descărcare, cu excepția cazului în care există o consultare prealabilă și un acord cu comandantul;

1.2.3. să niveleze și să distribuie marfa în cale, la încărcare sau descărcare, conform cerințelor comandantului;

1.2.4. să țină o evidență a greutății și a dispunerii mărfii încărcate sau descărcate și să asigure că greutatea din cală nu se abat de la plan;

1.2.5. să furnizeze comandantului numele și procedurile de contactare a personalului terminalului sau a agentului expeditorului care va fi responsabil de operațiunea de încărcare sau descărcare și cu care comandantul va avea contact;

1.2.6. să evite deteriorarea navei de către echipamentul de încărcare sau descărcare și să informeze comandantul, în cazul în care se produce o avarie;

1.2.7. să se asigure că nu se efectuează lucrări la cald la bordul navei sau în apropierea acesteia cât timp nava este aliniată la cheu, cu excepția cazului în care există permisiunea comandantului și conform cerințelor administrației portului

1.2.8. să se asigure că există un acord între comandant și reprezentantul terminalului în toate etapele și în legătură cu toate aspectele operațiunii de încărcare sau descărcare.

2. Proceduri

2.1. Următoarele proceduri sunt considerate importante în ceea ce privește încărcarea mărfurilor:

2.1.1. comandantul și reprezentantul terminalului trebuie să își exprime acordul cu privire la planul de încărcare înainte de începerea încărcării prin semnarea planului în spațiile prevăzute;

2.1.2. comandantul trebuie să indice în planul de încărcare convenit ordinea în care vor fi încărcate calele, greutatea fiecărei încărcături, greutatea totală din fiecare cală și cantitatea de marfă necesară pentru echilibrarea navei, dacă este necesar;

2.1.3. reprezentantul terminalului, la primirea planului inițial de încărcare al navei, ar trebui să informeze comandantul cu privire la rata nominală de încărcare la care nava poate să se aștepte să primească încărcătura și la timpul estimat necesar pentru finalizarea fiecărei operațiuni de turnare;

2.1.4. în situația în care nu este posibil ca nava să evacueze complet apa de balast înainte de a ajunge la etapa de ajustare în procesul de încărcare, comandantul

și reprezentantul terminalului trebuie să convină asupra momentelor în care încărcarea poate fi suspendată și asupra duratei acestor suspendări;

2.1.5. planul de încărcare trebuie întocmit astfel încât să se asigure că toate debitele de pompare a balastului și debitele de încărcare sunt luate în considerare cu atenție pentru a evita suprasolicitarea corpului navei;

2.1.6. cantitățile de marfă necesare pentru a atinge pescajul și asietă de plecare trebuie să permită descărcarea și golirea întregii mărfi de pe sistemele de transport ale terminalului la finalizarea încărcării. Reprezentantul terminalului trebuie să informeze comandantul cu privire la tonajul nominal conținut în sistemul său de transport și la orice cerințe privind golirea sistemului de transport la finalizarea încărcării; și

2.1.7. aranjamentele de comunicare dintre navă și terminal ar trebui să fie capabile să răspundă solicitărilor de informații privind procesul de încărcare și să asigure conformitatea promptă în cazul în care comandantul sau reprezentantul terminalului dispune suspendarea încărcării. Ar trebui să se ia în considerare dispunerea încărcăturii pe sistemele transportoare și timpul de răspuns în cazul unei opriri de urgență.

2.2. Următoarele sunt considerate proceduri importante în ceea ce privește descărcarea de marfă:

2.2.1. reprezentantul terminalului, atunci când propune sau acceptă planul inițial de descărcare, ar trebui să informeze comandantul cu privire la rata nominală de descărcare și la timpul estimat necesar pentru fiecare etapă a descărcării;

2.2.2. comandantul trebuie să comunice ordinea calelor și greutatea care urmează să fie descărcată la fiecare etapă a operațiunii de descărcare;

2.2.3. reprezentantul terminalului ar trebui să dea navei avertismentul maxim atunci când se intenționează creșterea sau reducerea numărului de capete de descărcare utilizate; și

2.2.4. aranjamentele de comunicare dintre navă și terminal trebuie să fie capabile să răspundă solicitărilor de informații privind procesul de descărcare și să permită respectarea promptă în cazul în care comandantul dispune suspendarea descărcării.

3. Punerea în aplicare

3.1. Planul de încărcare sau descărcare trebuie să fie întocmit într-un format similar cu cel prezentat în Planul de încărcare sau descărcare. Un alt model poate fi utilizat, cu condiția că conține informațiile esențiale pentru a îndeplini Cerințele și procedurile pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor.

3.2. Planul de încărcare sau descărcare ar trebui modificat numai atunci când un plan revizuit a fost pregătit, acceptat și semnat de ambele părți. Planurile de încărcare ar trebui păstrate de navă și de terminal pentru o perioadă de șase luni.

3.3. O copie a planului de încărcare sau descărcare convenit și a oricăror modificări ulterioare ale acestuia trebuie depusă la autoritatea competentă a statului portului.

**Lista de verificare a siguranței navei/țărmlui
pentru încărcarea sau descărcarea navelor de transport a mărfii uscată
în vrac**

Data.....

Port.....

Terminal/Chei.....

Adâncimea disponibilă a apei la chei..... Tirajul minim de aer.....

Denumirea navei.....

Pescaj la sosire (măsurat/calculat)..... Tirajul de aer.....

Pescaj la plecare calculat..... Tirajul de aer.....

Comandantul și administratorul terminalului, sau reprezentanții acestora, trebuie să completeze lista de verificare împreună. Sfaturi privind aspectele ce trebuie luate în considerare sunt prezentate în ghidul anexat. Siguranța operațiunilor impune ca toate întrebările să fie completate afirmativ și căsuțele bifate. Dacă acest lucru nu este posibil, trebuie menționat motivul și să se ajungă la un acord între navă și terminal asupra măsurilor de precauție ce trebuie luate. Dacă o întrebare este considerată neaplicabilă, scrieți „N/A”, explicând motivul, dacă este cazul.

1. Este adâncimea apei la chei și tirajul de aer adecvat pentru operațiunea cu mărfuri?	Navă	Terminal
2. Sunt aranjamentele de amarare adecvate pentru toate efectele locale ale mării, curentului, vremii, traficului și ambarcațiunilor aflate alături?	Navă	Terminal
3. În caz de urgență, poate nava să părăsească cheiul în orice moment?	Navă	Terminal
4. Există acces sigur între navă și chei? <i>Supravegheat de Navă/Terminal</i> <i>(se marchează varianta corespunzătoare)</i>	Navă	Terminal
5. Este sistemul de comunicații convenit între navă și terminal operational?	Navă	Terminal
<i>Metoda de comunicare...Limba....</i> <i>Frecvența radio....Număr de telefon</i>		

6. Sunt persoanele de contact pentru coordonarea operațiunilor clar identificate?	Navă	Terminal
<i>Persoana de contact a navei....</i> <i>Persoana de contact la țărm....</i> <i>Locația....</i>		
7. Există suficient echipaj la bord și personal suficient în terminal pentru situații de urgență?	Navă	Terminal
<i>Persoana de contact a navei....</i> <i>Persoana de contact la țărm....</i> <i>Locația....</i>		
8. Au fost operațiunile de alimentare cu combustibil comunicate și convenite?	Navă	Terminal
9. Au fost comunicate și convenite eventualele reparații ale cheiului sau navei în timpul acostării?	Navă	Terminal
10. A fost convenită o procedură pentru raportarea și înregistrarea avariilor cauzate de operațiuni de manipulare a mărfii?	Navă	Terminal
11. A primit nava copii ale regulamentelor portului și terminalului, inclusiv cerințele de siguranță și protecție a mediului și detalii privind serviciile de urgență?	Navă	Terminal
12. A furnizat expeditorul comandantului proprietățile mărfii conform cerințelor capitolului VI din SOLAS?	Navă	Terminal
13. Atmosfera este sigură în calele și spațiile închise în care poate fi necesar accesul, au fost identificate mărfurile fumigate și a fost convenită între navă și terminal necesitatea monitorizării atmosferei?	Navă	Terminal
14. Capacitatea de manipulare a mărfurilor și eventualele limite de deplasare pentru fiecare încărcător/descărcător au fost comunicate navei/terminalului?	Navă	Terminal
<i>Încărcător.....</i> <i>Încărcător.....</i> <i>Încărcător.....</i>		
15. A fost calculat un plan de încărcare sau descărcare a mărfii pentru toate etapele de încărcare/debalastare sau descărcare/balastare?	Navă	Terminal

<i>Copie depusă la....</i>		
16. Au fost identificate în mod clar calele care trebuie manipulate în planul de încărcare sau descărcare, indicând ordinea operațiunilor, precum și calitatea și tonajul mărfii care trebuie transferată de fiecare dată când se manipulează cala?	Navă	Terminal
17. S-a discutat despre necesitatea ajustării încărcăturii din cală și s-a convenit asupra metodei și amplitudinii acestei ajustări?	Navă	Terminal
18. Atât nava, cât și terminalul înțeleg și acceptă că, dacă programul de balastare nu mai este sincronizat cu operațiunile de încărcare, va fi necesară suspendarea operațiunilor de încărcare până când operațiunile de balastare vor fi sincronizate?	Navă	Terminal
19. Au fost explicate navei și acceptate procedurile prevăzute pentru îndepărtarea reziduurilor de marfă rămase în cală în timpul descărcării?	Navă	Terminal
20. Procedurile pentru ajustarea asietei finale a navei aflate în încărcare au fost stabilite și convenite?	Navă	Terminal
<i>Tonajul reținut de sistemul.... transportator al terminalului....</i>		
21. Terminalul a fost informat cu privire la timpul necesar navei pentru a se pregăti de plecare, la finalizarea operațiunilor de manipulare a mărfurilor?	Navă	Terminal

Cele de mai sus au fost convenite:

Ora.....

Data.....

Pentru navă.....

Pentru terminal....

Grad....

Funcția/titlu....

**Cerințe referitoare la conformitatea operațională a vrachierelor pentru
încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac**

Vrachierele care acostează la terminalele din Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac trebuie să fie verificate în scopul asigurării conformității cu următoarele cerințe:

1. Acestea trebuie să fie prevăzute cu magazii de marfă și guri de magazie având dimensiuni și forme corespunzătoare care să permită ca mărfurile solide în vrac să fie încărcate, stivuite, rujate și descărcate în mod corespunzător.

2. Acestea trebuie să fie prevăzute cu numere de identificare a capacelor gurilor magaziilor de marfă, așa cum sunt utilizate în planul de încărcare sau descărcare. Amplasarea, mărimea și culoarea acestor numere trebuie să fie clar vizibile și ușor identificabile de către operatorul instalațiilor de încărcare sau descărcare de la terminal.

3. Capacele gurilor magaziilor de marfă, sistemele de operare ale capacelor gurilor de magazie și dispozitivele de siguranță ale acestora trebuie să fie în stare bună de funcționare și utilizate numai în scopul lor preconizat.

4. Luminile de la aparatura care indică înclinarea transversală a navei, dacă există, trebuie să fie verificate înainte de încărcare sau descărcare și să se demonstreze că funcționează.

5. Dacă se solicită ca la bord să existe un calculator de încărcare aprobat, acesta trebuie să fie certificat și să fie apt pentru a efectua calculul rezistenței longitudinale a navei pe parcursul încărcării sau descărcării.

6. Mașinile de propulsie și cele auxiliare trebuie să fie în stare bună de funcționare.

7. Echipamentul de punte care are legătură cu operațiunile de acostare și legare la cheu trebuie să fie în funcțiune și să se afle într-o stare tehnică bună.

**Cerințe referitoare la conformitatea terminalelor pentru încărcarea și
descărcarea mărfurilor solide în vrac**

1. Terminalele trebuie să accepte pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac numai vrachierele care pot acosta în siguranță la instalațiile de încărcare sau descărcare ale respectivului terminal, ținând seama de adâncimea apei la dană, dimensiunile maxime ale navei, instalațiile de acostare, dotările de protecție, accesul în siguranță și posibilele obstacole pentru operațiunile de încărcare sau descărcare.

2. Instalațiile de încărcare și descărcare ale terminalului trebuie să fie certificate în mod corespunzător și menținute în stare bună de funcționare, în conformitate cu reglementările și standardele relevante, și să fie exploatate numai de personal calificat și, după caz, certificat.

3. Personalul terminalului trebuie să fie instruit asupra tuturor aspectelor legate de încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, în funcție de responsabilitățile fiecăruia. Instruirea va fi astfel concepută încât să asigure cunoașterea pericolelor generale care au legătură cu încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac și efectele nefavorabile pe care operațiunile de încărcare și descărcare necorespunzătoare le pot avea asupra siguranței navei.

4. Personalul terminalului implicat în operațiunile de încărcare și descărcare trebuie să aibă și să utilizeze echipament de protecție individual și să se odihnească suficient pentru a evita accidentele cauzate de oboseală.

Conținutul recomandat al registrelor de informații ale porturilor și terminalelor

1. Se recomandă ca registrele de informații elaborate de operatorii terminalelor, de autoritățile portuare sau de ambele să conțină următoarele informații referitoare la cerințele specifice amplasamentului lor:

1.1. Registrele de informații despre port:

- 1.1.1. Locația portului și a terminalului;
- 1.1.2. Detalii privind administrația portuară;
- 1.1.3. Proceduri și frecvențe de radiocomunicații;
- 1.1.4. Cerințe privind informațiile referitoare la sosire;
- 1.1.5. Reglementări și proceduri privind sănătatea portuară, imigrația, carantina și vamă;
- 1.1.6. Hărți și publicații nautice relevante;
- 1.1.7. Cerințe privind pilotajul;
- 1.1.8. Asistență la remorcare și tractare;
- 1.1.9. Instalații de acostare și de ancorare;
- 1.1.10. Proceduri de urgență portuară;
- 1.1.11. Caracteristici meteorologice semnificative;
- 1.1.12. Disponibilitatea apei potabile, proviziilor, combustibilului și lubrifianților;
- 1.1.13. Dimensiunea maximă a navei pe care portul o poate accepta;
- 1.1.14. Pescajul maxim admis și adâncimea minimă a apei în canalele de navigație;
- 1.1.15. Densitatea apei în port;
- 1.1.16. Tirajul de aer maxim;
- 1.1.17. Cerințe privind pescajul și asietă navei pentru navigația pe căile navigabile;
- 1.1.18. Informații despre marea și curenți, în măsura în care afectează manevrele navei;
- 1.1.19. Restricții sau condiții privind evacuarea apei de ballast;
- 1.1.20. Cerințe legale privind încărcarea și declararea mărfii;
- 1.1.21. Informații privind instalațiile de preluare a deșeurilor din port.

1.2. Registrele de informații despre terminale:

- 1.2.1. Detalii privind personalul de contact al terminalului;
- 1.2.2. Date tehnice despre chei și echipamentele de încărcare sau descărcare;
- 1.2.3. Adâncimea apei la cheu;
- 1.2.4. Densitatea apei la cheu;

1.2.5. Dimensiunea minimă și maximă a navei pe care instalațiile terminalului sunt proiectate să o accepte, inclusive distanța minimă liberă între obstacolele de pe punte;

1.2.6. Dispozitive de ancorare și supravegherea parâmelor de ancorare;

1.2.7. Rata de încărcare sau descărcare și spațiul liber pentru echipamente;

1.2.8. Proceduri și comunicații privind încărcarea sau descărcarea;

1.2.9. Determinarea greutateii încărcăturii prin cântar și măsurarea pescajului;

1.2.10. Condiții pentru acceptarea navelor combinate;

1.2.11. Accesul către și de la nave și chei sau pontoane;

1.2.12. Proceduri de urgență ale terminalului;

1.2.13. Dispoziții privind daunele și despăgubirile;

1.2.14. Locul de acostare a scării de acces;

1.2.15. Informații privind instalațiile de recepție a deșeurilor din terminal.

1.3. Informații privind vremea extrem de rece

Porturile și terminalele situate în regiuni supuse vremii extrem de reci ar trebui să informeze comandantii unde pot obține informații privind operarea navelor în astfel de condiții.

Informații care trebuie furnizate de către comandant terminalului

1. Ora estimată pentru sosirea navei în port, cât mai rapid posibil. Această informație va fi actualizată, după caz.

2. În momentul comunicării inițiale a orei pentru sosire se transmit următoarele informații:

(a) numele navei, indicativul de apel, numărul IMO, pavilionul, portul de înmatriculare;

(b) planul de încărcare sau descărcare, indicându-se cantitatea de marfă și factorul de stivuire corespunzător fiecărei guri de magazie, ordinea de încărcare sau descărcare și cantitatea de marfă ce va fi încărcată în fiecare etapă de umplere sau descărcată în fiecare etapă de golire;

(c) pescajul la sosire și pescajul estimat pentru plecare;

(d) timpul cerut pentru balastare sau debalastare;

(e) lungimea maximă a navei, lățimea navei și lungimea zonei de marfă, de la rama prova a gurii de magazie din prova până la rama pupa a gurii de magazie din pupa, în care marfa urmează să fie încărcată sau din care marfa urmează să fie descărcată;

(f) distanța de la linia de plutire până la prima gură de magazie ce urmează a fi încărcată sau descărcată și distanța de la bordajul navei până la deschiderea gurii de magazie;

(g) amplasarea scărilor de bord ale navei;

(h) gabaritul aerian;

(i) detalii și capacitățile instalației de transfer al mărfurilor de pe navă, dacă există;

(j) numărul și tipul parâmelor de acostare;

(k) cerințe specifice, cum ar fi cele referitoare la rujarea mărfurilor sau măsurarea continuă a conținutului de apă din marfă;

(l) detalii privind orice reparație necesară care poate întârzia acostarea, începerea încărcării sau descărcării ori care poate întârzia plecarea navei după terminarea încărcării sau descărcării;

(m) orice alte informații solicitate de terminal cu privire la navă.

Anexa nr. 8 la
Cerințele și procedurile pentru încărcarea și descărcarea
în siguranță a vrachierelor

Formular pentru informații privind încărcătura

Expedito	Număr de referință
Destinatar	Transportator
Nume/ mijloc de transport	Port/ loc de plecare
Instrucțiuni și alte aspecte	
Port/loc de destinație	
Descriere generală a mărfii (Tip de material/mărime particule*)	Masă brută (kg/tonne) ☐ Marfă generală ☐ Unități de marfă ☐ Marfă în vrac
*Pentru marfă solidă în vrac	
Specificații ale mărfii în vrac* Factor de stivuire Unghi de repaus Proceduri de ajustare Proprietăți chimice** dacă există pericol potențial * Dacă este cazul ** de exemplu, clasa IMO, număr ONU sau număr BC și Nr. EmS	
Proprietăți speciale relevante ale mărfii	Certificate suplimentare(*) ☐ Certificat de conținut de umiditate și limită de transportabilitate a umidității ☐ Certificat de intemperizare ☐ Certificat de scutire ☐ Alte (a se specifica) * dacă este necesar
DECLARAȚIE Declar prin prezenta că expediția este descrisă complet și corect și că rezultatele testelor efectuate și celelalte specificații sunt corecte după cunoștințele și convingerea mea și pot fi considerate reprezentative pentru marfa care urmează a fi încărcată.	Nume/statut, companie/organizație a semnatarului Loc și data Semnătura în numele expeditorului

Notă: Acest formular nu este aplicabil dacă marfa care urmează a fi încărcată necesită o declarație conform cerințelor SOLAS 1974, capitolul VII, regula 5; MARPOL 73/78, Anexa III, regula 4; și Codul IMDG, Introducere generală, secțiunea 9.

Ca sprijin pentru documentația pe suport de hârtie, pot fi utilizate tehnici de Prelucrare Electronică a Datelor (EDP) sau Schimb Electronic de Date (EDI).

Acest formular îndeplinește cerințele SOLAS 1974, capitolul VI, regula 2; Codul BC și Codul CSS.

Obligațiile comandantului înaintea și în timpul operațiilor de încărcare sau descărcare

Înaintea și în timpul operațiilor de încărcare sau descărcare comandantul trebuie să se asigure că:

1. încărcarea sau descărcarea mărfurilor și descărcarea apei de balast se află sub controlul ofițerului responsabil de pe navă;
2. așezarea mărfurilor și a apei de balast este supravegheată pe toată durata procesului de încărcare sau descărcare pentru a asigura ca structura navei să nu fie suprasolicitată;
3. nava trebuie menținută în poziție dreaptă sau, dacă se cere o înclinare transversală din motive operaționale, aceasta va fi cât mai mică posibil;
4. nava rămâne acostată în siguranță, ținându-se seama de condițiile locale ale vremii și de buletinele meteorologice;
5. la bordul navei sunt suficienți ofițeri și membri ai echipajului pentru a putea efectua manevrele cu parâmele de acostare sau pentru orice situație normală ori de urgență, ținându-se seama de necesitatea ca echipajul să aibă o perioadă de odihnă suficientă astfel încât să evite stările de oboseală;
6. reprezentantul terminalului este informat asupra cerințelor de rujare a mărfurilor care trebuie să fie în conformitate cu procedurile din Codul de practică OMI pentru siguranța transportului mărfurilor solide în vrac (Codul BC);
7. reprezentantul terminalului este informat asupra cerințelor privind armonizarea dintre ratele de balastare sau debalastare și normele de încărcare sau descărcare a mărfurilor pentru nava sa și despre orice abateri de la planul de balastare sau debalastare ori despre orice altă problemă care poate afecta încărcarea sau descărcarea mărfurilor;
8. apa de balast este descărcată la debite care corespund planului de încărcare sau descărcare stabilit și care nu au drept urmare inundarea cheului sau a navelor învecinate. Când nu este posibil ca nava să își descarce complet apa de balast înaintea stadiului de rujare din cadrul procesului de încărcare, comandantul trebuie să stabilească împreună cu reprezentantul terminalului asupra orelor la care încărcarea poate fi suspendată și despre durata acestor suspendări;
9. există un acord cu reprezentantul terminalului în ceea ce privește măsurile ce vor fi luate în cazul ploii sau în cazul altei schimbări de vreme, când natura mărfurilor ar putea fi pusă în pericol în eventualitatea unei astfel de schimbări;
10. la bord sau în vecinătatea navei nu se efectuează activități la temperaturi înalte în timp ce nava este acostată, cu excepția cazului în care există permisiunea reprezentantului terminalului și în conformitate cu cerințele autorității competente;
11. sunt supravegheate amănunțit operațiile de încărcare sau descărcare și nava însăși în timpul stadiilor finale de încărcare sau descărcare;

12. reprezentantul terminalului este avertizat imediat dacă procesul de încărcare sau descărcare a produs avarii, dacă s-a creat o situație periculoasă sau când este probabil să se producă ceva asemănător;

13. reprezentantul terminalului este informat când trebuie să înceapă rujarea finală a navei pentru a permite sistemului de transport al mărfurilor să se golească;

14. descărcarea mărfurilor pereche din babord corespunde strict cu a celor din tribord, din aceeași magazie, pentru a se evita torsiunea structurii navei;

15. atunci când se balastează una sau mai multe magazine, se ține cont de posibilitatea de evacuare de vapori inflamabili din magazine și sunt luate măsuri de protecție înainte de a se permite desfășurarea oricărei activități la temperaturi înalte în vecinătatea sau deasupra acestor magazine.

Informații care trebuie furnizate comandantului de către terminal

1. Numele danei la care va avea loc încărcarea sau descărcarea și orele estimate pentru acostare și pentru finalizarea operațiilor de încărcare sau descărcare.
2. Caracteristicile instalațiilor de încărcare sau descărcare, inclusiv debitele nominale ale terminalului pentru încărcare sau descărcare și numărul de instalații de încărcare sau descărcare ce vor fi utilizate, precum și estimarea timpului necesar pentru finalizarea fiecărei etape de umplere sau - în cazul descărcării – estimarea timpului necesar pentru fiecare etapă de golire.
3. Caracteristicile cu privire la dană sau cheu, de care poate avea nevoie comandantul pentru a ține cont de ele, inclusiv poziția obstacolelor fixe și mobile, a protecțiilor, babalelor și instalațiilor de legare.
4. Adâncimea minimă a apei de-a lungul danei și în canalele de acces și de plecare.
5. Densitatea apei la dană.
6. Distanța maximă dintre linia de plutire și partea superioară a capacelor gurilor de magazii sau ramelor gurilor de magazii, în funcție de care dintre acestea este relevantă pentru operațiunile de încărcare sau descărcare, și gabaritul aerian maxim.
7. Dotările pentru pasarele și acces.
8. Bordul navei care să se afle de-a lungul danei.
9. Viteza maximă admisibilă de apropiere de cheu și disponibilitatea remorcherelor, tipul și forța de tracțiune la punct fix a acestora.
10. Succesiunea de încărcare pentru diferite loturi de marfă și orice alte restricții, dacă nu este posibilă încărcarea mărfurilor în orice ordine sau în orice magazie a navei.
11. Orice caracteristică a mărfurilor care urmează a fi încărcate și care poate prezenta un pericol în cazul în care acestea s-ar afla în contact cu mărfurile sau reziduurile existente la bord.
12. Informații anticipate cu privire la operațiile de încărcare sau descărcare propuse ori modificările ce trebuie aduse planurilor existente pentru încărcare sau descărcare.
13. Dacă instalațiile de încărcare sau descărcare ale terminalului sunt fixe ori există niște limite în deplasarea acestora.
14. Parâmele de legare cerute.
15. Avertizare cu privire la dispozițiile speciale de amarare.
16. Orice restricții cu privire la balastare sau debalastare.
17. Pescajul maxim de navigație permis de autoritatea competentă.
18. Orice altă informație în legătură cu terminalul solicitată de către comandant.

Obligațiile reprezentantului terminalului înaintea și în timpul operațiilor de încărcare sau descărcare

Înaintea și în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare reprezentantul terminalului trebuie:

1. să furnizeze comandantului numele și procedurile pentru contactarea personalului terminalului ori a încărcătorului responsabil cu operațiunile de încărcare sau descărcare și cu care comandantul va ține legătura;
2. să ia toate măsurile de precauție pentru evitarea avarierii navei de către instalațiile de încărcare sau descărcare și să informeze comandantul dacă apar avarii;
3. să se asigure că nava se află în poziție dreaptă sau, dacă se cere o înclinare transversală din motive operaționale, aceasta să fie cât mai mică posibil;
4. să asigure că descărcarea mărfurilor pereche din babord corespunde strict cu a celor din tribord, din aceeași magazie, pentru a se evita torsiunea navei;
5. în cazul mărfurilor cu densități mari sau când sarcinile individuale ale graiferelor sunt mari, să avertizeze comandantul că structura navei poate suferi șocuri locale importante până când plafonul tancului este complet acoperit de marfă, în special atunci când sunt permise căderi libere de la înălțime, și că trebuie acordată o atenție specială la începutul operațiunii de încărcare în fiecare magazie de marfă;
6. să se asigure că între comandant și reprezentantul terminalului există un acord în toate etapele procesului și în legătură cu toate aspectele operațiunilor de încărcare sau descărcare și că, comandantul este informat asupra oricărei schimbări referitoare la norma de încărcare convenită și la terminarea umplerii cu fiecare greutate încărcată;
7. să țină o evidență a greutății și dispunerii mărfurilor încărcate sau descărcate și să se asigure că greutatea din magazii nu deviază de la planul de încărcare sau descărcare stabilit;
8. să se asigure că marfa este rujată, în timpul încărcării sau descărcării, conform cerințelor comandantului;
9. să se asigure că volumul de marfă necesar pentru realizarea pescajului și asietei de plecare va permite ca toată marfa din instalațiile de transport și încărcare ale terminalului să fie transportată și acestea să fie golite la terminarea încărcării navei. În acest scop, reprezentantul terminalului trebuie să informeze comandantul asupra cantității nominale conținute de instalațiile de transport și încărcare ale terminalului și asupra oricăror cerințe privind curățarea acestora la terminarea încărcării;
10. în cazul descărcării, să avertizeze comandantul când se intenționează majorarea sau reducerea numărului de instalații de descărcare utilizate și să îl informeze de fiecare dată când într-o magazie descărcarea se consideră că a fost terminată;

11. să se asigure că nu se desfășoară nici o activitate la temperaturi înalte la bord sau în vecinătatea navei, în timp ce nava este acostată, cu excepția cazului autorizat de comandant și în conformitate cu cerințele corespunzătoare ale autorității competente.

Liniile directoare pentru completarea listei de verificare a siguranței navei/țărmlului

Scopul listei de verificare a siguranței navei/țărmlului este de a îmbunătăți relațiile de lucru între navă și terminal și, prin urmare, de a spori siguranța operațiunilor. Pot apărea neînțelegeri și se pot comite greșeli atunci când ofițerii navei nu înțeleg intențiile personalului terminalului, iar același lucru se aplică și atunci când personalul terminalului nu înțelege ce poate și ce nu poate face nava în condiții de siguranță.

Completarea în comun a listei de verificare are scopul de a ajuta personalul navei și al terminalului să recunoască potențialele probleme și să fie mai bine pregătit pentru acestea.

1. Adâncimea apei la cheu și tirajul de aer* sunt adecvate pentru desfășurarea operațiunilor de încărcare/descărcare?

Adâncimea apei trebuie determinată pe întreaga zonă pe care o va ocupa nava, iar terminalul trebuie să cunoască cerințele maxime ale navei privind tirajul de aer și pescajul în timpul operațiunilor. În cazul în care pescajul încărcat înseamnă o distanță mică între chile și fundul apei la plecare, comandantul trebuie să consulte și să confirme că pescajul propus pentru plecare este sigur și adecvat.

Navei trebuie să i se pună la dispoziție toate informațiile disponibile privind densitatea și impuritățile apei la cheu.

** - Termenul tiraj de aer trebuie interpretat cu atenție: dacă nava se află pe un râu sau într-un estuar, acesta se referă de obicei la înălțimea maximă a catargului pentru a putea trece sub poduri, în timp ce în chei se referă de obicei la înălțimea disponibilă sau necesară sub încărcător sau descărcător.*

2. Aranjamentele de amarare sunt adecvate pentru toate efectele locale ale mareei, curenților, condițiilor meteorologice, traficului și navelor acostate alături?

Trebuie să se acorde atenția cuvenită necesității unor dispozitive de protecție adecvate. Navele trebuie să rămână bine fixate la locurile de acostare. În apropierea cheurilor sau a debarcaderelor, trebuie împiedicată deplasarea navei prin menținerea tensionată a parâmelor de ancorare; trebuie acordată atenție mișcării navei cauzate de maree, curenți sau nave care trec și de operațiunile în curs.

Parâmele metalice și cele din fibre nu trebuie folosite împreună în aceeași direcție, din cauza diferențelor dintre proprietățile lor elastice.

3. În caz de urgență, nava poate părăsi cheul în orice moment?

Nava ar trebui, în mod normal, să poată manevra cu propriile mijloace într-un timp scurt, cu excepția cazului în care s-a convenit imobilizarea navei cu reprezentantul terminalului și, după caz, cu autoritatea portuară.

În caz de urgență, nava poate fi împiedicată să părăsească rapid cheul din mai mulți factori. Aceștia includ marea scăzută, asietă sau pescaj excesiv, lipsa remorcherelor, imposibilitatea navigației pe timp de noapte, imobilizarea motorului principal etc. Atât nava, cât și terminalul trebuie să fie conștienți dacă se aplică vreunul dintre acești factori, pentru a putea lua măsuri suplimentare de precauție, dacă este necesar.

Metoda care urmează să fie utilizată pentru orice operațiune de acostare de urgență trebuie convenită ținând seama de riscurile posibile implicate. Dacă sunt necesare cabluri de remorcare de urgență, trebuie să se ajungă la un acord cu privire la poziția și metoda de fixare a acestora.

4. Există acces sigur între navă și chei?

Mijloacele de acces între navă și chei trebuie să fie sigure și legale și pot fi asigurate fie de navă, fie de terminal. Acestea trebuie să constea într-o pasarelă corespunzătoare sau o scară de acces, cu plasă de protecție fixată corespunzător dedesubt. Echipamentul de acces trebuie supravegheat, deoarece poate fi deteriorat din cauza schimbărilor de înălțime și pescaj; **persoanele responsabile de supraveghere trebuie convenite între navă și terminal și consemnate în lista de verificare.**

Pasarela trebuie poziționată astfel încât să nu se afle sub traiectoria încărcăturii care se încarcă sau se descarcă. Trebuie să fie bine iluminată pe timp de noapte. Un colac de salvare cu frânghie de aruncare trebuie să fie disponibil la bord, în apropierea pasarelei sau a scării de acces.

5. Este operațional sistemul de comunicații convenit între navă și terminal?

Comunicațiile trebuie menținute în cea mai eficientă manieră între ofițerul responsabil de serviciu de la bord și persoana responsabilă de la țărm. **Sistemul de comunicații selectat și limba care urmează a fi utilizată, împreună cu numerele de telefon și/sau canalele radio necesare, trebuie consemnate în lista de verificare.**

6. Persoanele de contact din timpul operațiunilor sunt identificate în mod clar?

Personalul de control de la bord și terminal trebuie să mențină o comunicare eficientă între ei și cu supervisorii lor respectivi. **Numele acestora și, dacă este cazul, locul unde pot fi contactați trebuie consemnate în lista de verificare.**

Scopul trebuie să fie prevenirea apariției situațiilor periculoase, dar dacă apare o astfel de situație, o comunicare bună și cunoașterea persoanei cu autoritate adecvată poate fi esențială pentru gestionarea acesteia.

7. Există suficient personal la bord și personal suficient în terminal pentru situații de urgență?

Nu este posibil sau recomandabil să se specifice toate condițiile, dar este important ca un număr suficient de persoane să fie la bordul navei și în terminal pe toată durata staționării navei pentru a face față unei situații de urgență.

Semnalele care trebuie utilizate în caz de urgență la țărm sau la bord trebuie să fie înțelese clar de tot personalul implicat în operațiunile de marfă.

8. Au fost comunicate și convenite operațiunile de alimentare cu combustibil?

Persoana responsabilă cu alimentarea cu combustibil la bord trebuie identificată, împreună cu ora, metoda de livrare (furtun de la țărm, barjă de alimentare etc.) și locația punctului de alimentare la bord. Încărcarea combustibilului trebuie coordonată cu operațiunea de încărcare a mărfii. Terminalul trebuie să confirme acordul cu privire la procedură.

9. Au fost comunicate și convenite eventualele reparații ale cheiului sau navei pe timpul acostării?

Lucrările la cald, care implică sudarea, arderea sau utilizarea flăcării deschise, fie pe navă, fie pe chei, pot necesita un permis de lucru la cald. Lucrările pe punte care ar putea interfera cu operațiunile de încărcare vor trebui coordonate.

În cazul transportatorului combinat, va fi necesar un certificat de lipsa gazelor (inclusiv pentru conducte și pompe), emis de un chimist de la țărm aprobat de terminal sau de autoritatea portuară.

10. A fost convenită o procedură pentru raportarea și înregistrarea avariilor rezultate din operațiunile de încărcare/descărcare?

În condiții comerciale dificile, pot apărea avarii operaționale. Pentru a evita conflictele, înainte de începerea operațiunilor de încărcare, trebuie convenită o procedură de înregistrare a acestor avarii. O acumulare de avarii minore la structura metalică poate provoca o pierdere semnificativă a rezistenței navei, astfel că este esențial ca avariile să fie consemnate pentru a permite repararea promptă.

11. A fost nava dotată cu copii ale regulamentelor portuare și ale terminalului, inclusiv cerințe privind siguranța și poluarea, precum și detalii privind serviciile de urgență?

Deși, în mod normal, multe informații vor fi furnizate de agentul navei, la sosire ar trebui să se transmită navei o fișă informativă care să conțină aceste informații și care să includă toate reglementările locale privind descărcarea apei de balast și spălarea calelor.

12. A furnizat încărcătorul comandantului informațiile privind proprietățile mărfii, în conformitate cu cerințele capitolului VI din SOLAS?

Expeditorul trebuie să transmită comandantului, de exemplu, calitatea mărfii, dimensiunea particulelor, cantitatea care urmează să fie încărcată, factorul de stivuire și conținutul de umiditate al mărfii. Codul BC al IMO oferă îndrumări în acest sens.

Nava trebuie informată cu privire la orice material care ar putea contamina sau reacționa cu încărcătura planificată, iar nava trebuie să se asigure că calele sunt libere de astfel de materiale.

13. Este atmosfera sigură în cale și în spațiile închise la care poate fi necesar accesul, au fost identificate mărfurile fumigate și a fost convenită între navă și terminal necesitatea monitorizării atmosferei?

Ruginirea structurilor metalice sau caracteristicilor încărcăturii pot duce la formarea unei atmosfere periculoase. Trebuie luate în considerare următoarele aspecte: epuizarea oxigenului în cală; efectul fumigației încărcăturii care urmează să fie descărcată sau a încărcăturii dintr-un siloz înainte de încărcare, de unde gazul poate fi transportat la bord împreună cu încărcătura fără ca nava să fie avertizată; și scurgerile de gaze, fie ele otrăvitoare sau explozive, din calele adiacente sau din alte spații.

14. Au fost comunicate navei/terminalului capacitatea de manipulare a mărfurilor și eventualele limite de deplasare pentru fiecare încărcător/descărcător?

Numărul de încărcătoare sau descărcătoare care urmează a fi utilizate trebuie convenit, iar capacitatea acestora trebuie înțeleasă de ambele părți. **Rata maximă de transfer convenită pentru fiecare încărcător/descărcător trebuie consemnată în lista de verificare.**

Trebuie indicate limitele de deplasare ale echipamentelor de încărcare sau descărcare. Acestea sunt informații esențiale atunci când se planifică operațiunile de încărcare în cheiurile în care nava trebuie mutată dintr-o poziție în alta din cauza încărcării. Echipamentele trebuie verificate întotdeauna pentru a se constata dacă prezintă defecte și dacă sunt curățate de contaminanții proveniți de la încărcăturile anterioare. Precizia dispozitivelor de cântărire trebuie verificată frecvent.

15. A fost calculat un plan de încărcare și descărcare a mărfii pentru toate etapele de încărcare/debalastare sau descărcare/balastare?

Atunci când este posibil, nava trebuie să întocmească planul înainte de sosire. Pentru a permite acest lucru, terminalul trebuie să furnizeze toate informațiile solicitate de navă în scop de planificare. În cazul navelor pentru care sunt necesare calcule privind rezistența longitudinală, planul trebuie să țină cont de orice valori maxime admise pentru momentele încovoietoare și forțele tăietoare.

Planul trebuie convenit cu terminalul, iar o copie trebuie transmisă pentru utilizarea de către personalul terminalului. Toți ofițerii de cart de la bord și supraveghetorii terminalului trebuie să aibă acces la o copie. Nicio abatere de la plan nu trebuie permisă fără acordul comandantului.

Conform reglementării VI/7 din SOLAS, este obligatorie depunerea unei copii a planului la autoritatea competentă a statului portului. Persoana care primește planul trebuie consemnată în lista de verificare.

16. Au fost identificate în mod clar, în planul de încărcare sau descărcare, calele care urmează a fi operate, indicându-se secvența lucrărilor, tipul și tonajul mărfii care urmează a fi transferată de fiecare dată când se operează în cală?

Informațiile necesare trebuie furnizate în formularul prevăzut în Planul de încărcare sau descărcare.

17. A fost discutată necesitatea ajustării încărcăturii în cale și au fost convenite metoda și măsura acesteia?

O metodă bine cunoscută este ajustarea prin jgheab, care de obicei oferă un rezultat satisfăcător. Alte metode utilizează buldozere, încărcătoare frontale, lame deflectoare, mașini de ajustare sau chiar ajustare manuală. Amploarea ajustării va depinde de natura încărcăturii și trebuie să fie în conformitate cu Codul BC.

18. Atât nava, cât și terminalul înțeleg și acceptă că, dacă programul de balastare nu mai este sincronizat cu operațiunile de încărcare, va fi necesară suspendarea operațiunilor de încărcare până când operațiunile de balastare vor fi sincronizate?

Toate părțile vor prefera să încarce sau să descarce marfa fără opriri, dacă este posibil. Cu toate acestea, dacă programele de încărcare sau balastare nu sunt sincronizate, comandantul trebuie să ordone oprirea manipulării mărfii, iar terminalul trebuie să accepte această oprire pentru a evita posibilitatea suprasolicitării accidentale a structurii navei.

Un plan de operațiuni de încărcare va indica adesea punctele de control al mărfii, când condițiile vor permite, de asemenea, confirmarea faptului că operațiunile de manipulare a mărfii și a balastului sunt sincronizate.

Dacă viteza maximă la care nava poate accepta în siguranță încărcătura este mai mică decât capacitatea de manipulare a încărcăturii a terminalului, poate fi necesar să se negocieze pauze în programul de transfer al încărcăturii sau ca terminalul să funcționeze la o capacitate mai mică decât cea maximă.

În zonele în care este probabil să se înregistreze temperaturi extrem de scăzute, trebuie să se țină seama de posibilitatea înghețării balastului sau a conductelor de ballast.

19. Au fost explicate navei și acceptate procedurile preconizate pentru îndepărtarea reziduurilor de marfă rămase în cale în timpul descărcării?

Utilizarea buldozerelor, încărcătoarelor frontale sau ciocanelor pneumatice/hidraulice pentru a desprinde materialul trebuie efectuată cu precauție, deoarece procedurile incorecte pot deteriora sau deforma structura metalică a navelor. Acordul prealabil cu privire la necesitatea și metoda utilizată, împreună cu supravegherea adecvată a operatorilor, vor evita reclamațiile ulterioare sau slăbirea structurii navei.

20. Au fost stabilite și convenite procedurile pentru ajustarea asietei finale a navei în curs de încărcare?

Orice tonaj propus la începutul încărcării pentru ajustarea asietei navei poate fi doar provizoriu și nu trebuie să i se acorde o importanță excesivă. Importanța constă în a se asigura că cerința nu este omisă sau ignorată. Cantitățile și pozițiile efective utilizate pentru atingerea asietei finale a navei vor depinde de citirile pescajului efectuate imediat înainte. **Nava trebuie informată cu privire la tonajul de pe sistemul de transport, întrucât această cantitate poate fi mare și trebuie încărcată chiar și atunci când se dă ordinul „stop încărcare”. Această cifră trebuie consemnată în lista de verificare.**

21. Terminalul a fost informat cu privire la timpul necesar pentru pregătirea navei pentru ieșirea în larg, după finalizarea operațiunilor de încărcare?

Procedura de asigurare a navei pentru ieșirea în larg rămâne la fel de importantă ca întotdeauna și nu trebuie neglijată. Trapa trebuie asigurată treptat, pe măsură ce operațiunile sunt finalizate, astfel încât să rămână doar una sau două de închis după finalizarea operațiunilor de încărcare.

Terminalele moderne de apă adâncă pentru nave mari pot avea pasaje foarte scurte înainte de a ajunge în marea liberă. Prin urmare, timpul necesar pentru asigurare poate varia între zi și noapte, vară și iarnă, vreme bună și vreme rea.

Terminalul trebuie informat din timp dacă este necesară o prelungire a timpului.

Nota de fundamentare
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Cerințelor și procedurilor pentru
încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
2.1 Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat în temeiul art. 81, 251 și Anexei XXVIII-D din Acordul de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442) și art. 2 din Legea nr. 185/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și la Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.107-109, art. 547). Totodată, proiectul este elaborat în conformitate pct. 165 din Capitolul 14 Clusterul 4 Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
2.2 Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Având în vedere angajamentele asumate în cadrul screening-ului bilateral dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană, Moldova și-a asumat transpunerea și implementarea prevederilor Directivei 2001/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 04 decembrie 2001 de stabilire a cerințelor și procedurilor armonizate pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor. Astfel, a fost elaborat prezentul proiect al hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Cerințelor și procedurilor pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor. Promovarea reglementărilor privind siguranța operațiunilor încărcării și descărcării în siguranță a vrachierelor la nivelul statelor Uniunii Europene, a fost efectuată în urma evaluării cauzelor accidentelor vrachierelor, care au fost comise din motivul de suprasolicitarea structurii navei, fie datorită avariilor mecanice ale elementelor de structură în calele de marfă. La nivel internațional, Organizația Maritimă Internațională (OMI), prin diferite rezoluții ale adunării, adoptă recomandări privind siguranța vrachierelor, care se referă, în general, la interfața navă/port și, în special, la operațiunile de încărcare și descărcare. Prin Rezoluția Adunării A.862(20), OMI adoptă un Cod practic pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor („BLU Code”) și a încurajat guvernele contractante să urgenceze punerea în aplicare a acestui Cod și să informeze OMI despre orice caz de neconformitate. În rezoluție, OMI a solicitat, printre altele, guvernelor contractante, pe ale căror teritorii există terminale de încărcare și descărcare a mărfurilor solide în vrac, să urgenceze adoptarea legislațiilor, astfel încât o serie de principii de bază, necesare pentru punerea în aplicare a acestui Cod, să poată fi transpuse în practică. Impactul operațiunilor de încărcare și descărcare asupra siguranței vrachierelor are implicații transfrontaliere, având în vedere caracterul global al comerțului cu mărfuri uscate în vrac. În consecință, dezvoltarea acțiunilor pentru prevenirea naufragiilor vrachierelor datorate practicilor necorespunzătoare de încărcare și descărcare este cel mai bine realizată la nivelul statelor membrilor Uniunii Europene, prin stabilirea cerințelor și procedurilor armonizate pentru aplicarea recomandărilor OMI prevăzute în Rezoluția Adunării A.862(20), Codul BLU și Directivei 2001/96/CE.
3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
Cerințele și procedurile pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor oferă cadrul pentru aplicarea obligatorie și uniformă a normelor privind reducerea riscurilor pe care

le presupune încărcarea și descărcarea necorespunzătoare la terminalele de mărfuri solide în vrac. Această siguranță poate să fie realizată prin stabilirea unor proceduri de cooperare și comunicare între navă și terminal și prin stabilirea cerințelor de conformitate aplicabile navelor și terminalelor.

Pentru a îmbunătăți siguranța vrachierelor și a evita denaturarea concurenței, procedurile armonizate și a criteriilor de conformitate proiectul se aplică tuturor vrachierelor, indiferent de pavilionul pe care acestea îl arborează. Vrachierele care acostează în porturile din Republica Moldova pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac vor trebui să fie apte pentru aceste operațiuni. De asemenea, terminalele din porturi vor trebui să fie apte să primească pentru încărcare sau descărcare vrachierele care acostează. În aceste scopuri, în proiect au fost transpuse prevederile Codului BLU.

Reprezentanții terminalelor vor trebui să coopereze și să comunice cu comandantul navei privind aspectele referitoare la încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac și să pună la dispoziția comandanților manuale indicând cerințele terminalului și ale portului.

Totodată, terminalele vor trebui să elaboreze, aplice și să mențină un sistem de management al calității, care va fi o garanție a faptului că procedurile de cooperare și comunicare și operațiunile actuale de încărcare și descărcare la terminal sunt planificate și executate în conformitate cu cadrul armonizat, care este recunoscut pe plan internațional și care poate face obiectul unui audit. Dată fiind recunoașterea sa internațională, sistemul de management al calității trebuie să fie compatibil cu seriile ISO 9000 ale standardelor adoptate de Organizația Internațională de Standardizare.

Proiectul intervine inclusiv cu norme privind stabilirea responsabilităților comandantului și ale reprezentantului terminalului, pentru a garanta că operațiunile de încărcare și descărcare sunt pregătite cu atenție, convenite și conduse în așa fel încât să se evite punerea în pericol a siguranței navei sau echipajului. În acest sens, dispoziții relevante pot fi întâlnite în Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS 1974), la care Republica Moldova este parte.

În cazul avariilor suferite de nave în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare, acestea va trebui să fie raportate organismelor corespunzătoare, cum ar fi societățile de clasificare relevante, și pentru a le repara, dacă este cazul. În cazul în care o astfel de avarie ar putea să prejudicieze siguranța sau navigabilitatea navei, decizia privind necesitatea și urgența reparațiilor va trebui să fie luată de către Agenția Navală, în consultare cu administrația statului al cărui pavilion îl arborează nava.

În Rezoluția Adunării OMI A.797(19) din 23 noiembrie 1995 privind siguranța navelor care transportă mărfuri solide în vrac se solicită ca autoritățile statului portului să depună confirmarea că terminalele de încărcare și descărcare pentru mărfurile solide în vrac respectă Codurile și recomandările OMI privind cooperarea navă/terminal. Aprobarea proiectului în cauză va fi un răspuns la această solicitare și un semnal clar transmis comunității maritime internaționale în legătură cu eforturile întreprinse la nivel internațional pentru a întări siguranța încărcării și descărcării vrachierelor.

3.2 Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Păstrarea statului quo poate fi argumentată de un număr mic de accidente sau incidente cu participarea vrachierelor notificate în porturile Republicii Moldova.

Însă, această opțiune nu este una viabilă și sigură, din motiv că în lipsa unor norme speciale de înăsprire a modului de încărcare și descărcare a vrachierelor, pot avea loc accidente și incidente, care pot genera decese. În același timp, orice avarie în port, poate avea impact negativ asupra mediului înconjurător.

Drept urmare, o astfel de alternativă nu poate fi luată în considerare.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1 Impactul asupra sectorului public

Proiectul are un impact pozitiv asupra sectorului public prin creșterea siguranței în transportul naval, cu efecte pozitive asupra mediului, a sănătății publice și a economiei.

4.2 Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Proiectul nu prevede cheltuieli din bugetul de stat.
4.3 Impactul asupra sectorului privat
Creșterea siguranței operațiunilor portuare aduce beneficii economice mediului de afaceri. Riscurile reduse de accidente înseamnă costuri mai mici la asigurări și diminuarea daunelor aduse navelor și infrastructurii portuare. De asemenea, procedurile armonizate facilitează comerțul internațional, asigurând că operațiunile se desfășoară eficient și în conformitate cu aceleași standarde în porturile din Uniunea Europeană.
4.4 Impactul social
Implementarea proiectului va avea impact pozitiv asupra siguranței și sănătății muncitorilor implicați în operațiunile de încărcare și descărcare a navelor. Prin impunerea unor reguli stricte și a unei coordonări mai bune între comandantul navei și reprezentanții terminalelor portuare, riscurile de accidente la locul de muncă sunt diminuate, asigurând un mediu de lucru mai sigur. Prin stabilirea unor proceduri clare și a unor standarde după cum sunt definite în textul proiectului actului normativ, acesta contribuie la prevenirea pierderilor de vieți omenești și a daunelor materiale.
4.4.1 Impactul asupra datelor cu caracter personal
Proiectul nu are impact asupra datelor cu caracter personal.
4.4.2 Impactul asupra echității și egalității de gen
Proiectul nu are impact asupra echității și egalității de gen.
4.5 Impactul asupra mediului
Implementarea proiectului va reduce riscurile de accidente în timpul operațiunilor portuare, cum ar fi prăbușirea structurilor navelor din cauza încărcării sau descărcării neuniforme a mărfurilor vrac. Mai mult, o încărcare și descărcare mai sigură reduce riscul de poluare a mediului marin, prevenind scurgerile de mărfuri periculoase sau de combustibil în cazul unui accident.
4.6 Alte impacturi și informații relevante
-
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1 Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul prevede transpunerea Directivei 2001/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 04 decembrie 2001 de stabilire a cerințelor și procedurilor armonizate pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor.
5.2 Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
-
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului
Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ a fost plasat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15223). Proiectul urmează a fi supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și va fi plasat pe paginile web www.midr.gov.md și particip.gov.md pentru consultări publice. Proiectul urmează a fi avizat de următoarele instituții: - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Mediului; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Ministerul Sănătății; - Centrul de Armonizare a Legislației;

- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi. După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare către: - Centrul Național Anticorupție; - Ministerul Justiției.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul va fi supus expertizei juridice și expertizei anticorupție.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
În urma aprobării proiectului nu va trebui de modificat cadrul normativ secundar.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Nu este necesar de aprobat acte normative suplimentare în vederea punerii în aplicare a proiectului.

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU

Tabel de concordanță

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX: Prezenta hotărîre transpune Directiva 2001/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 04 decembrie 2001 de stabilire a cerințelor și procedurilor armonizate pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, CELEX: 3A02001L0096-20081211, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 13 din 16.1.2022, așa cum a fost modificată: - Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 noiembrie 2002; - Regulamentul (CE) nr. 1137/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 octombrie 2008.			
2	Titlul actului normativ național: Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea Cerințelor și procedurilor pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor			
3	Gradul general de compatibilitate: Compatibil.			
4	Autoritatea/persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.			
5	Data întocmirii/actualizării:			
6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național	8. Grad de compatibilitate	9. Observații
<i>Articolul 1</i> Scop Scopul prezentei directive este de a întări siguranța vrachierelor care acostează la terminalele din statele membre pentru a încărca sau descărca mărfuri solide în vrac, prin reducerea riscurilor datorate solicitărilor excesive și avariilor materiale la structura navei în timpul încărcării sau descărcării, prin instituirea de: 1. cerințe armonizate de conformitate pentru navele și terminalele respective; și 2. proceduri armonizate de cooperare și comunicare între navele și terminalele respective.		1. Scopul Cerințelor și procedurilor pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachuierelor este de a întări siguranța vrachierelor care acostează la terminalele din Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene pentru a încărca sau descărca mărfuri solide în vrac, prin reducerea riscurilor datorate solicitărilor excesive și avariilor materiale la structura navei în timpul încărcării sau descărcării, prin instituirea de: 1.1 cerințe de conformitate pentru navele și terminalele respective; și 1.2 proceduri armonizate de cooperare și comunicare între navele și terminalele respective.	Compatibil	-
<i>Articolul 2</i> Domeniu de aplicare Prezenta directivă se aplică: 1. tuturor vrachierelor, indiferent de pavilionul lor, care acostează la un		2. Prezentele Cerințe se aplică: 1.1. tuturor vrachierelor, indiferent de pavilionul lor, care acostează la un terminal pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, și	Compatibil	-

terminal pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, și 2. tuturor terminalelor din statele membre la care acostează vrachierele care intră sub incidența domeniului de aplicare a prezentei directive. Fără a aduce atingere dispozițiilor din Regulamentul VI/7 din Convenția SOLAS 1974, prezenta directivă nu se aplică instalațiilor care sunt utilizate numai în situații excepționale pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor uscate în vrac în sau din vrachiere și nu se aplică în cazurile în care încărcarea sau descărcarea se efectuează numai cu echipamentele vrachierului în cauză.	1.2. tuturor terminalelor din Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene la care acostează vrachierele care intră sub incidența domeniului de aplicare a prezentelor Cerințe.		
<i>Articolul 3</i> Definiții În înțelesul prezentei directive: 1. „convenții internaționale” înseamnă convențiile în vigoare la 4 decembrie 2001, așa cum sunt definite la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 95/21/CE a Consiliului (1);	3. În înțelesul prezentelor Cerințe: 3.1. convenții internaționale - înseamnă convențiile conform listei: 3.1.1. Convenția internațională privind liniile de încărcare, 1966 (LL 66); 3.1.2. Convenția internațională pentru protecția vieții pe mare, 1974 (Solas 74); 3.1.3. Convenția internațională pentru prevenirea poluării în urma navigării, 1973, și Protocolul din 1978 cu privire la aceasta (Marpol 73/78); 3.1.4. Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978 (STEW 78); 3.1.5. Convenția privind regulamentele internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, 1972 (Colreg 72); 3.1.6. Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, 1969 și	Compatibil	-

	3.1.7. Convenția privind navele comerciale (standardele minime), 1976 (OIM 147), alături de protocoalele și modificările acestor convenții și codurile aferente obligatorii, în vigoare la data intrării în vigoare prezentelor Cerințe;		
„Convenția SOLAS 1974” înseamnă Convenția internațională pentru ocrotirea vieții pe mare, împreună cu protocoalele și modificările aferente, în versiunea sa actualizată.	Convenția SOLAS 1974 - înseamnă Convenția internațională pentru ocrotirea vieții pe mare, împreună cu protocoalele și modificările aferente, în versiunea sa actualizată;	Compatibil	-
„Codul BLU” înseamnă Codul practic pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, așa cum figurează în anexa la Rezoluția Adunării OMI A.862(20) din 27 noiembrie 1997, în stadiul său la 4 decembrie 2001;	Codul BLU - înseamnă Codul practic pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, așa cum figurează în anexa la Rezoluția Adunării OMI A.862(20) din 27 noiembrie 1997, în stadiul său la 4 decembrie 2001;	Compatibil	-
„vrachier” trebuie să aibă înțelesul dat acestuia în Regulamentul IX/1.6 din Convenția SOLAS 1974 și interpretat în Rezoluția 6 a Conferinței SOLAS 1997, și anume: — o navă construită cu o singură punte, cu tancuri laterale superioare și cu tancuri înclinate de bordaj în zona spațiilor de marfă și care este destinată, în principal, să transporte mărfuri uscate în vrac; sau — un mineralier, în sensul unei nave maritime cu o singură punte care are doi pereți longitudinali și dublu fund pe lungimea zonei de marfă și care este destinată pentru transportul minereurilor doar în magaziile centrale; sau	3.4 vrachier - trebuie să aibă înțelesul dat acestuia în Regulamentul IX/1.6 din Convenția SOLAS 1974 și interpretat în Rezoluția 6 a Conferinței SOLAS 1997, și anume: 3.4.1. o navă construită cu o singură punte, cu tancuri laterale superioare și cu tancuri înclinate de bordaj în zona spațiilor de marfă și care este destinată, în principal, să transporte mărfuri uscate în vrac; sau 3.4.2. un mineralier, în sensul unei nave maritime cu o singură punte care are doi pereți longitudinali și dublu fund pe lungimea zonei de marfă și care este destinată pentru transportul minereurilor doar în magaziile centrale; sau	Compatibil	-

— o navă de transport mixtă, așa cum este definită în Regulamentul II-2/3.27 din Convenția SOLAS 1974;	3.4.3. o navă de transport mixtă, așa cum este definită în Regulamentul II-2/3.27 din Convenția SOLAS 1974;		
„marfă uscată în vrac” sau „marfă solidă în vrac” înseamnă marfa solidă în vrac, așa cum este definită în Regulamentul XII/1.4 din Convenția SOLAS 1974, cu excepția cerealelor;	3.5. marfă uscată în vrac sau marfă solidă în vrac înseamnă marfa solidă în vrac, așa cum este definită în Regulamentul XII/1.4 din Convenția SOLAS 1974, cu excepția cerealelor;	Compatibil	-
„cereale” trebuie să aibă înțelesul dat acestora în Regulamentul VI/8.2 din Convenția SOLAS 1974;	3.6. cereale - așa cum este definit în Regulamentul VI/8.2 din Convenția SOLAS 1974;	Compatibil	-
„terminal” înseamnă orice instalație fixă, plutitoare sau mobilă, echipată și utilizată pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor uscate în vrac în sau din vrachiere;	3.7. terminal - înseamnă orice instalație fixă, plutitoare sau mobilă, echipată și utilizată pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor uscate în vrac în sau din vrachiere;	Compatibil	-
„operatorul terminalului” înseamnă proprietarul terminalului sau orice organizație ori persoană căreia proprietarul i-a delegat responsabilitatea pentru operațiunile de încărcare sau descărcare, efectuate la terminal, pentru un anumit vrachier;	3.8. operatorul terminalului - înseamnă proprietarul terminalului sau orice organizație ori persoană căreia proprietarul i-a delegat responsabilitatea pentru operațiunile de încărcare sau descărcare, efectuate la terminal, pentru un anumit vrachier;	Compatibil	-
„reprezentantul terminalului” înseamnă orice persoană desemnată de operatorul terminalului, care are responsabilitate totală și este autorizată pentru controlul pregătirii, conducerii și finalizării operațiunilor de încărcare sau descărcare, efectuate la terminal, pentru un anumit vrachier;	3.9. reprezentantul terminalului - înseamnă orice persoană desemnată de operatorul terminalului, care are responsabilitate totală și este autorizată pentru controlul pregătirii, conducerii și finalizării operațiunilor de încărcare sau descărcare, efectuate la terminal, pentru un anumit vrachier;	Compatibil	-
„comandant” înseamnă persoana care asigură comanda unui vrachier sau un ofițer al navei desemnat de comandant pentru operațiunile de încărcare sau descărcare;	3.10. comandant - înseamnă persoana care asigură comanda unui vrachier sau un ofițer al navei desemnat de comandant pentru operațiunile de încărcare sau descărcare;	Compatibil	-

„organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu articolul 4 din Directiva 94/57/CE a Consiliului	3.11. organizație recunoscută - înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 2/2020;	Compatibil	-
„autoritatea controlului statului portului” înseamnă autoritatea competentă a statului membru împuternicită să aplice dispozițiile privind controlul, conform dispozițiilor Directivei 95/21/CE;	3.12. autoritatea controlului statului portului - înseamnă Agenția Navală a Republicii Moldova;	Compatibil	-
„autoritate competentă” înseamnă o autoritate publică națională, regională sau locală împuternicită prin legislația internă să transpună și să pună în aplicare dispozițiile prezentei directive;	3.13. autoritate competentă - înseamnă o autoritate publică națională, regională sau locală împuternicită prin legislația internă să transpună și să pună în aplicare dispozițiile prezentelor Cerințe, care este organul central de specialitate în domeniul transportului naval;	Compatibil	-
„informație referitoare la marfă” înseamnă informațiile referitoare la marfă, prevăzute în Regulamentul VI/2 din Convenția SOLAS 1974;	3.14. informație referitoare la marfă - înseamnă informațiile referitoare la marfă, prevăzute în Regulamentul VI/2 din Convenția SOLAS 1974;	Compatibil	-
„plan de încărcare sau descărcare” înseamnă un plan similar celui menționat în Regulamentul VI/7.3 din Convenția SOLAS 1974 și care are formatul stabilit în apendicele 2 din Codul BLU;	3.15. plan de încărcare sau descărcare - înseamnă un plan similar celui menționat în Regulamentul VI/7.3 din Convenția SOLAS 1974 și care are formatul stabilit în anexa nr. 1;	Compatibil	-
„listă de control a siguranței navei/terminalului” înseamnă lista menționată în secțiunea 4 din Codul BLU și care are formatul prevăzut în apendicele 3 la Codul BLU;	3.16. listă de control a siguranței navei/terminalului - înseamnă lista menționată în anexa nr. 2 și care are formatul prevăzut în anexa nr. 3;	Compatibil	-

„declarație cu privire la densitatea mărfurilor solide în vrac” înseamnă informațiile cu privire la densitatea mărfurilor care vor fi livrate, în conformitate cu Regulamentul XII/10 din Convenția SOLAS 1974.	3.17. declarație cu privire la densitatea mărfurilor solide în vrac - înseamnă informațiile cu privire la densitatea mărfurilor care vor fi livrate, în conformitate cu Regulamentul XII/10 din Convenția SOLAS 1974.	Compatibil	-
<i>Articolul 4</i> Cerințe referitoare la conformitatea operațională a vrachierelor Statele membre iau măsurile necesare pentru ca operatorii terminalelor să se asigure de conformitatea operațională a vrachierelor pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, verificând respectarea dispozițiilor din anexa I.	4. Agenția Navală verifică măsurile întreprinse de operatorii terminalelor privind asigurarea de conformitate operațională a vrachierelor pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, verificând respectarea dispozițiilor din anexa nr. 4.	Compatibil	-
<i>Articolul 5</i> Cerințe referitoare la conformitatea terminalelor Statele membre se asigură că operatorii terminalelor vor veghea, în ceea ce privește terminalele pentru care aceștia își asumă responsabilități în conformitate cu prezenta directivă, ca:	5. Agenția Navală verifică că operatorii terminalelor vor veghea, în ceea ce privește terminalele pentru care aceștia își asumă responsabilități în conformitate cu prezentele Cerințe, ca:	Compatibil	-
1. terminalele să corespundă dispozițiilor din anexa II;	5.1 terminalele să corespundă dispozițiilor din anexa nr. 5;	Compatibil	-
2. să fie desemnat (desemnați) reprezentantul (reprezentanții) terminalului;	5.2 să fie desemnat (desemnați) reprezentantul (reprezentanții) terminalului;	Compatibil	-
3. să fie pregătite manualele care conțin cerințele specifice terminalului și autorităților competente, precum și informațiile privind portul și terminalul, așa cum sunt menționate în apendicele 1 alineatul (1) punctul (2) din Codul BLU, și ca aceste manuale să fie puse la dispoziția comandanților vrachierelor	5.3 să fie pregătite manualele care conțin cerințele specifice terminalului și autorității competente, precum și informațiile privind portul și terminalul, așa cum sunt menționate în punctul 1.1. subpunctul 1.1.2 din anexa nr. 6, și ca aceste manuale să fie puse la dispoziția comandanților vrachierelor care	Compatibil	-

care acostează la terminal pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac;	acostează la terminal pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac;		
4. un sistem de management al calității să fie elaborat, pus în aplicare și menținut. Acest sistem de management al calității trebuie să fie certificat în conformitate cu standardele ISO 9001:2000 sau cu un standard echivalent, care cuprinde cel puțin toate cerințele din ISO 9001:2000 și acesta trebuie să fie auditat în conformitate cu liniile directoare ale standardului ISO 10011:1991 sau ale unui standard echivalent care cuprinde toate cerințele din ISO 10011:1991. În legătură cu standardele echivalente menționate, trebuie să fie respectată Directiva 98/34/CE. De la data intrării în vigoare a prezentei directive, se acordă o perioadă de tranziție de trei ani pentru punerea în aplicare a sistemului de management al calității și un an suplimentar pentru obținerea certificării sistemului.	5.4 un sistem de management al calității să fie elaborat, pus în aplicare și menținut. Acest sistem de management al calității trebuie să fie certificat în conformitate cu standardele SM EN ISO 9001 sau cu un standard echivalent, care cuprinde cel puțin toate cerințele din SM EN ISO 9001 și acesta trebuie să fie auditat în conformitate cu liniile directoare ale standardului SM SR ISO 10011 sau ale unui standard echivalent care cuprinde toate cerințele din SM SR ISO 10011. 2. De la data intrării în vigoare a prezentei Hotărâri, se acordă o perioadă de tranziție de 36 luni pentru punerea în aplicare a sistemului de management al calității și 12 luni suplimentare pentru obținerea certificării sistemului menționate la pct. 5.4 din Cerințele și procedurile pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor.	Compatibil	-
<i>Articolul 6</i> Autorizarea temporară Prin derogare de la cerințele articolului 5 alineatul (4), autoritățile competente pot elibera, pentru terminalele nou-înființate, o autorizație temporară de funcționare, valabilă cel mult douăsprezece luni. Cu toate acestea, terminalul trebuie să demonstreze că	-	Nu este compatibil	Autorizația temporară de funcționare pentru terminale navale (fluviale) nu se regăsește în Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

planul său de punere în aplicare a sistemului de management al calității este în conformitate cu standardul ISO 9001:2000 sau cu un standard echivalent, așa cum s-a stabilit la articolul 5 alineatul (4).			
<i>Articolul 7</i> Responsabilitățile comandanților și ale reprezentanților terminalelor Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că sunt respectate și aplicate următoarele principii privind responsabilitățile comandanților și reprezentanților terminalelor: 1. Responsabilitățile comandantului: (a) comandantul este permanent responsabil pentru încărcarea sau descărcarea în siguranță a vrachierului aflat sub comanda sa; (b) cu suficient timp în avans față de ora estimată de sosire la terminal, comandantul comunică terminalului informațiile prevăzute în anexa III; (c) înainte ca orice marfă solidă în vrac să fie încărcată, comandantul se asigură că a primit informația referitoare la marfă, prevăzută în Regulamentul VI/2.2 din Convenția SOLAS 1974 și, dacă este necesar, declarația cu privire la densitatea mărfurilor solide în vrac. Această informație trebuie să fie conținută într-un formular de declarație cu privire la marfă, asemenea celui din apendicele 5 la Codul BLU; (d) înaintea începerii și în timpul încărcării sau descărcării, comandantul	6. Agenția Navală adoptă măsurile de monitorizare a responsabilităților comandanților și reprezentanților terminalelor: 6.1. Responsabilitățile comandantului: 6.1.1. comandantul este permanent responsabil pentru încărcarea sau descărcarea în siguranță a vrachierului aflat sub comanda sa; 6.1.2. cu suficient timp în avans față de ora estimată de sosire la terminal, comandantul comunică terminalului informațiile prevăzute în anexa nr. 7; 6.1.3. înainte ca orice marfă solidă în vrac să fie încărcată, comandantul se asigură că a primit informația referitoare la marfă, prevăzută în Regulamentul VI/2.2 din Convenția SOLAS 1974 și, dacă este necesar, declarația cu privire la densitatea mărfurilor solide în vrac. Această informație trebuie să fie conținută într-un formular de declarație cu privire la marfă, asemenea celui din anexa nr. 8; 6.1.4. înaintea începerii și în timpul încărcării sau descărcării, comandantul îndeplinește obligațiile prevăzute în anexa nr. 9. 6.2. Responsabilitățile reprezentantului terminalului:	Compatibil	-

îndeplinește obligațiile prevăzute în anexa IV. 2. Responsabilitățile reprezentantului terminalului: (a) la primirea notificării inițiale a navei cu privire la ora estimată de sosire, reprezentantul terminalului furnizează comandantului informațiile prevăzute în anexa V; (b) reprezentantul terminalului trebuie să se asigure că a fost înștiințat comandantul, cât mai rapid posibil, în legătură cu informațiile conținute în formularul de declarație cu privire la marfă; (c) reprezentantul terminalului notifică imediat comandantului și autorității controlului statului portului deficiențele aparente pe care le-a constatat la bordul vrachierului și care ar putea pune în pericol încărcarea sau descărcarea în siguranță a mărfurilor solide în vrac; (d) înaintea începerii și în timpul încărcării sau descărcării, reprezentantul terminalului îndeplinește obligațiile prevăzute în anexa VI.	6.2.1. la primirea notificării inițiale a navei cu privire la ora estimată de sosire, reprezentantul terminalului furnizează comandantului informațiile prevăzute în anexa nr. 10; 6.2.2. reprezentantul terminalului trebuie să se asigure că a fost înștiințat comandantul, cât mai rapid posibil, în legătură cu informațiile conținute în formularul de declarație cu privire la marfă; 6.2.3. reprezentantul terminalului notifică imediat comandantului și autorității controlului statului portului deficiențele aparente pe care le-a constatat la bordul vrachierului și care ar putea pune în pericol încărcarea sau descărcarea în siguranță a mărfurilor solide în vrac; 6.2.4. înaintea începerii și în timpul încărcării sau descărcării, reprezentantul terminalului îndeplinește obligațiile prevăzute în anexa nr.11.		
<i>Articolul 8</i> Proceduri între vrachiere și terminale Statele membre se asigură că următoarele proceduri sunt respectate cu privire la încărcarea sau descărcarea vrachierelor cu/de mărfuri solide în vrac. 1. Înaintea încărcării sau descărcării mărfurilor solide în vrac, comandantul se pune de acord cu reprezentantul terminalului asupra planului de	7. Agenția Navală se asigură că următoarele proceduri sunt respectate cu privire la încărcarea sau descărcarea vrachierelor cu/de mărfuri solide în vrac: 7.1. Înaintea încărcării sau descărcării mărfurilor solide în vrac, comandantul se pune de acord cu reprezentantul terminalului asupra planului de încărcare sau descărcare, în conformitate cu dispozițiile Regulamentului VI/7.3 din Convenția SOLAS 1974. Planul de	Compatibil	-

încărcare sau descărcare, în conformitate cu dispozițiile Regulamentului VI/7.3 din Convenția SOLAS 1974. Planul de încărcare sau descărcare trebuie să fie pregătit în forma stabilită în apendicele 2 al Codului BLU, acesta trebuie să conțină numărul OMI al vrachierului respectiv, iar comandantul și reprezentantul terminalului confirmă acordul lor cu privire la plan, prin semnarea acestuia. Orice modificare a planului care, în conformitate cu oricare dintre părți, poate afecta siguranța navei sau a echipajului, trebuie pregătită, acceptată și convenită de ambele părți, sub forma unui plan revizuit. Planul de încărcare sau descărcare convenit și orice revizuiți convenite ulterior se păstrează la navă și la terminal pentru o perioadă de șase luni, în scopul efectuării, de către autoritățile competente, a oricărei verificări necesare.	încărcare sau descărcare trebuie să fie pregătit în forma stabilită în apendicele 2 al Codului BLU, acesta trebuie să conțină numărul OMI al vrachierului respectiv, iar comandantul și reprezentantul terminalului confirmă acordul lor cu privire la plan, prin semnarea acestuia. Orice modificare a planului care, în conformitate cu oricare dintre părți, poate afecta siguranța navei sau a echipajului, trebuie pregătită, acceptată și convenită de ambele părți, sub forma unui plan revizuit. Planul de încărcare sau descărcare convenit și orice revizuiți convenite ulterior se păstrează la navă și la terminal pentru o perioadă de șase luni, în scopul efectuării, de către autoritățile competente, a oricărei verificări necesare.		
2. Înaintea începerii încărcării sau descărcării, lista de control a siguranței navei/terminalului se completează și se semnează în comun de către comandant și reprezentantul terminalului, în conformitate cu liniile directoare din apendicele 4 al Codului BLU.	7.2 Înaintea începerii încărcării sau descărcării, lista de control a siguranței navei/terminalului se completează și se semnează în comun de către comandant și reprezentantul terminalului, în conformitate cu liniile directoare din anexa nr. 12.	Compatibil	-
3. Între navă și terminal se stabilește și se menține permanent o comunicare eficientă, capabilă să răspundă solicitărilor de informații cu privire la procesul de încărcare sau descărcare și să asigure conformarea promptă cu	7.3. Între navă și terminal se stabilește și se menține permanent o comunicare, capabilă să răspundă solicitărilor de informații cu privire la procesul de încărcare sau descărcare și să asigure conformarea promptă cu ordinul	Compatibil	-

ordinul comandantului ori al reprezentantului terminalului de suspendare a operațiunilor de încărcare sau descărcare.	comandantului ori al reprezentantului terminalului de suspendare a operațiunilor de încărcare sau descărcare.		
4. Comandantul și reprezentantul terminalului conduc operațiunile de încărcare sau descărcare în conformitate cu planul convenit. Reprezentantul terminalului își asumă responsabilitatea pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac în ceea ce privește succesiunea magaziilor, cantitățile și norma de încărcare sau descărcare prevăzute în plan. El nu se abate de la planul de încărcare sau descărcare convenit decât după consultarea prealabilă cu comandantul și cu acordul scris al acestuia.	7.4 Comandantul și reprezentantul terminalului conduc operațiunile de încărcare sau descărcare în conformitate cu planul convenit. Reprezentantul terminalului își asumă responsabilitatea pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac în ceea ce privește succesiunea magaziilor, cantitățile și norma de încărcare sau descărcare prevăzute în plan. El nu se abate de la planul de încărcare sau descărcare convenit decât după consultarea prealabilă cu comandantul și cu acordul scris al acestuia.	Compatibil	-
5. La terminarea încărcării sau descărcării vrachierului, comandantul și reprezentantul terminalului confirmă în scris că încărcarea sau descărcarea a fost făcută în conformitate cu planul de încărcare sau descărcare, inclusiv cu orice modificări convenite. În cazul descărcării, o astfel de confirmare trebuie să includă o referire care să ateste faptul că magaziile de marfă au fost golite și curățate corespunzător cerințelor comandantului și trebuie să se înregistreze orice avarie suferită de navă și orice reparații efectuate.	7.5. La terminarea încărcării sau descărcării vrachierului, comandantul și reprezentantul terminalului confirmă în scris că încărcarea sau descărcarea a fost făcută în conformitate cu planul de încărcare sau descărcare, inclusiv cu orice modificări convenite. În cazul descărcării, o astfel de confirmare trebuie să includă o referire care să ateste faptul că magaziile de marfă au fost golite și curățate corespunzător cerințelor comandantului și trebuie să se înregistreze orice avarie suferită de navă și orice reparații efectuate.	Compatibil	-
<i>Articolul 9</i> Rolul autorităților competente (1) Fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor comandantului, conform Regulamentului VI/7.7 din Convenția	8. Fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor comandantului, conform Regulamentului VI/7.7 din Convenția SOLAS 1974, Agenția Navală se opune sau stopează încărcarea sau descărcarea	Compatibil	-

SOLAS 1974, statele membre se asigură că autoritățile lor competente se opun sau stopează încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, ori de câte ori acestea dețin informații clare că siguranța navei sau a echipajului ar putea fi pusă în pericol de aceste operațiuni.	mărfurilor solide în vrac, ori de câte ori acestea dețin informații clare că siguranța navei sau a echipajului ar putea fi pusă în pericol de aceste operațiuni.		
(2) În cazul în care autoritatea competentă este informată despre un dezacord între comandant și reprezentantul terminalului în ceea ce privește aplicarea procedurilor prevăzute la articolul 8, autoritatea competentă intervine, dacă este necesar, în interesul siguranței și al protecției mediului marin.	9. În cazul în care Agenția Navală este informată despre un dezacord între comandant și reprezentantul terminalului în ceea ce privește aplicarea procedurilor prevăzute la pct. 7, Agenția Navală intervine, dacă este necesar, în interesul siguranței și al protecției mediului marin.	Compatibil	-
<i>Articolul 10</i> Repararea avariei suferite în timpul încărcării sau descărcării (1) Dacă se produce o avarie a structurii navei ori a echipamentelor acesteia în timpul încărcării sau descărcării, aceasta se raportează comandantului, de către reprezentantul terminalului și, dacă este necesar, se repară.	10. Dacă se produce o avarie a structurii navei ori a echipamentelor acesteia în timpul încărcării sau descărcării, aceasta se raportează comandantului, de către reprezentantul terminalului și, dacă este necesar, se repară.	Compatibil	-
(2) Dacă avaria ar putea afecta structura navei sau integritatea etanșeității corpului sau sistemele tehnice esențiale ale navei, reprezentantul terminalului și/sau comandantul informează administrația statului al cărui pavilion îl arborează nava sau o organizație recunoscută de aceasta sau care acționează în numele său, precum și autoritatea controlului statului portului. Decizia cu privire la necesitatea	11. Dacă avaria ar putea afecta structura navei sau integritatea etanșeității corpului sau sistemele tehnice esențiale ale navei, reprezentantul terminalului și/sau comandantul informează administrația statului al cărui pavilion îl arborează nava sau o organizație recunoscută de aceasta sau care acționează în numele său, precum și autoritatea controlului statului portului. Decizia cu privire la necesitatea	Compatibil	-

reparației imediate sau a amânării acesteia se ia de către autoritatea controlului statului portului, ținând seama de punctul de vedere, dacă există, al administrației statului al cărui pavilion îl arborează nava sau al organizației recunoscute de aceasta și care acționează în numele său, precum și de punctul de vedere al comandantului. Dacă se consideră că reparația este necesară imediat, aceasta se va efectua astfel încât să fie considerată satisfăcătoare de către comandant și de către autoritatea competentă, înainte ca nava să părăsească portul.	reparației imediate sau a amânării acesteia se ia de către Agenția Navală, ținând seama de punctul de vedere, dacă există, al administrației statului al cărui pavilion îl arborează nava sau al organizației recunoscute de aceasta și care acționează în numele său, precum și de punctul de vedere al comandantului. Dacă se consideră că reparația este necesară imediat, aceasta se va efectua astfel încât să fie considerată satisfăcătoare de către comandant și de către Agenția Navală, înainte ca nava să părăsească portul.		
(3) În scopul luării deciziei menționate la alineatul (2), autoritatea controlului statului portului poate solicita unei organizații recunoscute să inspecteze avaria și să emită un aviz privind necesitatea efectuării reparației sau amânarea acesteia.	12. În scopul luării deciziei menționate la pct. 11, Agenția Navală solicită unei organizații recunoscute să inspecteze avaria și să emită un aviz privind necesitatea efectuării reparației sau amânarea acesteia.	Compatibil	-
(4) Prezentul articol se aplică fără a aduce atingere Directivei 95/21/CE.	Punctele 10-12 se aplică fără a aduce atingere Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.	Compatibil	-
<i>Articolul 11</i> Verificare și raportare (1) Statele membre verifică periodic dacă terminalele respectă cerințele articolului 5 alineatul (1), ale articolului 7 alineatul (2) și ale articolului 8. Procedura de verificare include efectuarea inspecțiilor neanunțate, în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare.	Agenția Navală verifică periodic dacă terminalele respectă cerințele punctelor 5.1, 6.2 și 7. Procedura de verificare include efectuarea inspecțiilor neanunțate, în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare. În afară de aceasta, Agenția Navală verifică dacă terminalele respectă cerințele punctului 5.4, la sfârșitul perioadei prevăzute de acesta.	Compatibil	-

În afară de aceasta, statele membre verifică dacă terminalele respectă cerințele articolului 5 alineatul (4), la sfârșitul perioadei prevăzute de acesta și, pentru terminalele nou înființate, la sfârșitul perioadei prevăzute la articolul 6.			
(2) Statele membre prezintă Comisiei, la fiecare trei ani, un raport privind rezultatele unor astfel de verificări. De asemenea, raportul conține o evaluare a eficacității procedurilor armonizate pentru cooperarea și comunicarea între vrachiere și terminale prevăzute în prezenta directivă. Raportul se transmite cel târziu la data de 30 aprilie a anului care urmează perioadei de trei ani calendaristici la care acesta face referire.	15. Organul central de specialitate în domeniul transportului naval prezintă Comisiei Europene, la fiecare trei ani, un raport privind rezultatele unor astfel de verificări. De asemenea, raportul conține o evaluare a eficacității procedurilor armonizate pentru cooperarea și comunicarea între vrachiere și terminale prevăzute în prezentele Cerințe. Raportul se transmite cel târziu la data de 30 aprilie a anului care urmează perioadei de trei ani calendaristici la care acesta face referire.	Compatibil	-
<i>Articolul 12</i> Evaluare Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare privind funcționarea sistemului prevăzut în prezenta directivă, întemeiat pe rapoartele statelor membre prevăzute la articolul 11 alineatul (2). De asemenea, raportul include o evaluare privind necesitatea continuării raportărilor din partea statelor membre, menționate la articolul 11 alineatul (2).	16. Comisia Europeană prezintă Parlamentului și Consiliului European un raport de evaluare privind funcționarea sistemului prevăzut în prezentele Cerințe, întemeiat pe rapoartele statelor membre ale Uniunii Europene prevăzute la punctul 15. De asemenea, raportul include o evaluare privind necesitatea continuării raportărilor din partea statelor membre ale Uniunii Europene, menționate la punctul 15.	Compatibil	-
<i>Articolul 13</i> Notificarea la OMI Președintele Consiliului, care acționează în numele statelor membre, împreună cu Comisia, informează OMI	-	Nu este compatibil	Vizează sarcina exclusivă a Comisiei și Consiliului Europei privind notificarea Organizației Internaționale Maritime

cu privire la adoptarea prezentei directive, făcând trimitere la alineatul 1 punctul 7 din anexa la Rezoluția OMI A.797(19).			privind adoptarea Directivei 2001/96/CE.
Articolul 14 Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de un Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), înființat conform actelor normative ale Uniunii Europene.	Comisia Europeană este asistată de un Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), înființat conform actelor normative ale Uniunii Europene.	Compatibil	-
(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.	-	Nu este compatibil	Alineatul face referință la Decizia Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei – actul normativ, care reglementează activitatea unei autorități publice din Uniunea Europeană.
Articolul 15 Procedură de modificare Definițiile stabilite la articolul 3 punctele 1-6 și 15-18, trimiterile la convenții și culegeri internaționale, la rezoluții și circulare ale OMI, la standarde ISO și la instrumente comunitare, precum și la anexele acestora pot fi modificate în vederea asigurării conformității acestora cu instrumentele internaționale și comunitare adoptate, modificate sau intrate în vigoare după adoptarea prezentei directive, cu condiția ca acest lucru să nu conducă la extinderea	-	Nu este compatibil	Contravine prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

domeniului de aplicare al prezentei directive. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 14 alineatul (2).			
(2) Comisia poate modifica articolul 8 și anexele în vederea punerii în aplicare a procedurilor prevăzute de prezenta directivă și poate modifica obligațiile în materie de elaborare de rapoarte, menționate la articolul 11 alineatul (2) și la articolul 12. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 14 alineatul (2).	-	Nu este compatibil	Contravine prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.
(3) Modificările aduse instrumentelor internaționale menționate la articolul 3 pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.	-	Nu este compatibil	Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) și de modificare a regulamentelor privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave, nu este transpus în Republica Moldova.
<i>Articolul 16</i> Sanctiuni Statele membre stabilesc normele de sancționare aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și întreprind	-	Nu este compatibil	În legislați națională nu sunt stabilite sancțiuni exprese cu privire la încălcarea normelor proiectului.

toate măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt aplicate. Sancțiunile astfel prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționate și descurajatoare.			
<i>Articolul 17</i> Transpunere și aplicare (1) Statele membre adoptă și publică, înainte de 5 august 2003, dispozițiile necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive. Statele membre informează imediat Comisia. Statele membre aplică aceste dispoziții de la 1 martie 2004. Când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitățile de efectuare a acestor trimiteri.	-	Nu este compatibil	Se referă la termene limite, care deja au expirat.
(2) Statele membre notifică Comisiei dispozițiile de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.	-	Nu este compatibil	Vizează statele membre ale Uniunii Europene.
<i>Articolul 18</i> Intrare în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicarea în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene.	-	Nu este compatibil	Vizează statele membre ale Uniunii Europene.
<i>Articolul 19</i> Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.	-	Nu este compatibil	Vizează statele membre ale Uniunii Europene.
Anexa I Cerințe referitoare la conformitatea operațională a vrachierelor pentru	Anexa nr.1 Cerințe referitoare la conformitatea operațională a vrachierelor pentru	Compatibil	-

încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac Vrachierele care acostează la terminalele din statele membre pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac trebuie să fie verificate în scopul asigurării conformității cu următoarele cerințe:	încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac		
1. Acestea trebuie să fie prevăzute cu magazii de marfă și guri de magazie având dimensiuni și forme corespunzătoare care să permită ca mărfurile solide în vrac să fie încărcate, stivuite, rujate și descărcate în mod corespunzător.	1. Acestea trebuie să fie prevăzute cu magazii de marfă și guri de magazie având dimensiuni și forme corespunzătoare care să permită ca mărfurile solide în vrac să fie încărcate, stivuite, rujate și descărcate în mod corespunzător.	Compatibil	-
2. Acestea trebuie să fie prevăzute cu numere de identificare a capacelor gurilor magaziiilor de marfă, așa cum sunt utilizate în planul de încărcare sau descărcare. Amplasarea, mărimea și culoarea acestor numere trebuie să fie clar vizibile și ușor identificabile de către operatorul instalațiilor de încărcare sau descărcare de la terminal.	2. Acestea trebuie să fie prevăzute cu numere de identificare a capacelor gurilor magaziiilor de marfă, așa cum sunt utilizate în planul de încărcare sau descărcare. Amplasarea, mărimea și culoarea acestor numere trebuie să fie clar vizibile și ușor identificabile de către operatorul instalațiilor de încărcare sau descărcare de la terminal.	Compatibil	-
3. Capacele gurilor magaziiilor de marfă, sistemele de operare ale capacelor gurilor de magazie și dispozitivele de siguranță ale acestora trebuie să fie în stare bună de funcționare și utilizate numai în scopul lor preconizat.	3. Capacele gurilor magaziiilor de marfă, sistemele de operare ale capacelor gurilor de magazie și dispozitivele de siguranță ale acestora trebuie să fie în stare bună de funcționare și utilizate numai în scopul lor preconizat.	Compatibil	-
4. Luminile de la aparatura care indică înclinarea transversală a navei, dacă există, trebuie să fie verificate înainte de încărcare sau descărcare și să se demonstreze că funcționează.	4. Luminile de la aparatura care indică înclinarea transversală a navei, dacă există, trebuie să fie verificate înainte de încărcare sau descărcare și să se demonstreze că funcționează.	Compatibil	-
5. Dacă se solicită ca la bord să existe un calculator de încărcare aprobat, acesta	5. Dacă se solicită ca la bord să existe un calculator de încărcare aprobat, acesta	Compatibil	-

trebuie să fie certificat și să fie apt pentru a efectua calculul rezistenței longitudinale a navei pe parcursul încărcării sau descărcării.	trebuie să fie certificat și să fie apt pentru a efectua calculul rezistenței longitudinale a navei pe parcursul încărcării sau descărcării.		
6. Mașinile de propulsie și cele auxiliare trebuie să fie în stare bună de funcționare.	6. Mașinile de propulsie și cele auxiliare trebuie să fie în stare bună de funcționare.	Compatibil	-
7. Echipamentul de punte care are legătură cu operațiunile de acostare și legare la cheu trebuie să fie în funcțiune și să se afle într-o stare tehnică bună.	7. Echipamentul de punte care are legătură cu operațiunile de acostare și legare la cheu trebuie să fie în funcțiune și să se afle într-o stare tehnică bună.	Compatibil	-
Anexa II Cerințe referitoare la conformitatea terminalelor pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac 1. Terminalele trebuie să accepte pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac numai vrachierele care pot acosta în siguranță la instalațiile de încărcare sau descărcare ale respectivului terminal, ținând seama de adâncimea apei la dană, dimensiunile maxime ale navei, instalațiile de acostare, dotările de protecție, accesul în siguranță și posibilele obstacole pentru operațiunile de încărcare sau descărcare.	Anexa nr.2 Cerințe referitoare la conformitatea terminalelor pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac 1. Terminalele trebuie să accepte pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac numai vrachierele care pot acosta în siguranță la instalațiile de încărcare sau descărcare ale respectivului terminal, ținând seama de adâncimea apei la dană, dimensiunile maxime ale navei, instalațiile de acostare, dotările de protecție, accesul în siguranță și posibilele obstacole pentru operațiunile de încărcare sau descărcare.	Compatibil	-
2. Instalațiile de încărcare și descărcare ale terminalului trebuie să fie certificate în mod corespunzător și menținute în stare bună de funcționare, în conformitate cu reglementările și standardele relevante, și să fie exploatate numai de personal calificat și, după caz, certificat.	2. Instalațiile de încărcare și descărcare ale terminalului trebuie să fie certificate în mod corespunzător și menținute în stare bună de funcționare, în conformitate cu reglementările și standardele relevante, și să fie exploatate numai de personal calificat și, după caz, certificat.	Compatibil	-
3. Personalul terminalului trebuie să fie instruit asupra tuturor aspectelor legate de încărcarea și descărcarea în siguranță	3. Personalul terminalului trebuie să fie instruit asupra tuturor aspectelor legate de încărcarea și descărcarea în siguranță	Compatibil	-

a vrachierelor, în funcție de responsabilitățile fiecăruia. Instruirea va fi astfel concepută încât să asigure cunoașterea pericolelor generale care au legătură cu încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac și efectele nefavorabile pe care operațiunile de încărcare și descărcare necorespunzătoare le pot avea asupra siguranței navei.	a vrachierelor, în funcție de responsabilitățile fiecăruia. Instruirea va fi astfel concepută încât să asigure cunoașterea pericolelor generale care au legătură cu încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac și efectele nefavorabile pe care operațiunile de încărcare și descărcare necorespunzătoare le pot avea asupra siguranței navei.		
4. Personalul terminalului implicat în operațiunile de încărcare și descărcare trebuie să aibă și să utilizeze echipament de protecție individual și să se odihnească suficient pentru a evita accidentele cauzate de oboseală.	4. Personalul terminalului implicat în operațiunile de încărcare și descărcare trebuie să aibă și să utilizeze echipament de protecție individual și să se odihnească suficient pentru a evita accidentele cauzate de oboseală.	Compatibil	-
ANEXA III Informații care trebuie furnizate de către comandant terminalului	Anexa nr. 3 Informații care trebuie furnizate de către comandant terminalului	Compatibil	-
1. Ora estimată pentru sosirea navei în port, cât mai rapid posibil. Această informație va fi actualizată, după caz.	1. Ora estimată pentru sosirea navei în port, cât mai rapid posibil. Această informație va fi actualizată, după caz.	Compatibil	-
2. În momentul comunicării inițiale a orei pentru sosire se transmit următoarele informații:	2. În momentul comunicării inițiale a orei pentru sosire se transmit următoarele informații:	Compatibil	-
(a) numele navei, indicativul de apel, numărul IMO, pavilionul, portul de înmatriculare;	(a) numele navei, indicativul de apel, numărul IMO, pavilionul, portul de înmatriculare;	Compatibil	-
(b) planul de încărcare sau descărcare, indicându-se cantitatea de marfă și factorul de stivuire corespunzător fiecărei guri de magazie, ordinea de încărcare sau descărcare și cantitatea de marfă ce va fi încărcată în fiecare etapă de umplere sau descărcată în fiecare etapă de golire;	(b) planul de încărcare sau descărcare, indicându-se cantitatea de marfă și factorul de stivuire corespunzător fiecărei guri de magazie, ordinea de încărcare sau descărcare și cantitatea de marfă ce va fi încărcată în fiecare etapă de umplere sau descărcată în fiecare etapă de golire;	Compatibil	-

(c) pescajul la sosire și pescajul estimat pentru plecare;	(c) pescajul la sosire și pescajul estimat pentru plecare;	Compatibil	-
(d) timpul cerut pentru balastare sau debalastare;	(d) timpul cerut pentru balastare sau debalastare;	Compatibil	-
(e) lungimea maximă a navei, lățimea navei și lungimea zonei de marfă, de la rama prova a gurii de magazie din prova până la rama pupa a gurii de magazie din pupa, în care marfa urmează să fie încărcată sau din care marfa urmează să fie descărcată;	(e) lungimea maximă a navei, lățimea navei și lungimea zonei de marfă, de la rama prova a gurii de magazie din prova până la rama pupa a gurii de magazie din pupa, în care marfa urmează să fie încărcată sau din care marfa urmează să fie descărcată;	Compatibil	-
(f) distanța de la linia de plutire până la prima gură de magazie ce urmează a fi încărcată sau descărcată și distanța de la bordajul navei până la deschiderea gurii de magazie;	(f) distanța de la linia de plutire până la prima gură de magazie ce urmează a fi încărcată sau descărcată și distanța de la bordajul navei până la deschiderea gurii de magazie;	Compatibil	-
(g) amplasarea scărilor de bord ale navei;	(g) amplasarea scărilor de bord ale navei;	Compatibil	-
(h) gabaritul aerian;	(h) gabaritul aerian;	Compatibil	-
(i) detalii și capacitățile instalației de transfer al mărfurilor de pe navă, dacă există;	(i) detalii și capacitățile instalației de transfer al mărfurilor de pe navă, dacă există;	Compatibil	-
(j) numărul și tipul parâmelor de acostare;	(j) numărul și tipul parâmelor de acostare;	Compatibil	-
(k) cerințe specifice, cum ar fi cele referitoare la rujarea mărfurilor sau măsurarea continuă a conținutului de apă din marfă;	(k) cerințe specifice, cum ar fi cele referitoare la rujarea mărfurilor sau măsurarea continuă a conținutului de apă din marfă;	Compatibil	-
(l) detalii privind orice reparație necesară care poate întârzia acostarea, începerea încărcării sau descărcării ori care poate întârzia plecarea navei după terminarea încărcării sau descărcării;	(l) detalii privind orice reparație necesară care poate întârzia acostarea, începerea încărcării sau descărcării ori care poate întârzia plecarea navei după terminarea încărcării sau descărcării;	Compatibil	-
(m) orice alte informații solicitate de terminal cu privire la navă.	(m) orice alte informații solicitate de terminal cu privire la navă.	Compatibil	-
Anexa IV	Anexa nr. 4	Compatibil	-

Obligațiile comandantului înaintea și în timpul operațiilor de încărcare sau descărcare	Obligațiile comandantului înaintea și în timpul operațiilor de încărcare sau descărcare		
Înaintea și în timpul operațiilor de încărcare sau descărcare comandantul trebuie să se asigure că:	Înaintea și în timpul operațiilor de încărcare sau descărcare comandantul trebuie să se asigure că:	Compatibil	-
1. încărcarea sau descărcarea mărfurilor și descărcarea apei de balast se află sub controlul ofițerului responsabil de pe navă;	1. încărcarea sau descărcarea mărfurilor și descărcarea apei de balast se află sub controlul ofițerului responsabil de pe navă;	Compatibil	-
2. așezarea mărfurilor și a apei de balast este supravegheată pe toată durata procesului de încărcare sau descărcare pentru a asigura ca structura navei să nu fie suprasolicitată;	2. așezarea mărfurilor și a apei de balast este supravegheată pe toată durata procesului de încărcare sau descărcare pentru a asigura ca structura navei să nu fie suprasolicitată;	Compatibil	-
3. nava trebuie menținută în poziție dreaptă sau, dacă se cere o înclinare transversală din motive operaționale, aceasta va fi cât mai mică posibil;	3. nava trebuie menținută în poziție dreaptă sau, dacă se cere o înclinare transversală din motive operaționale, aceasta va fi cât mai mică posibil;	Compatibil	-
4. nava rămâne acostată în siguranță, ținându-se seama de condițiile locale ale vremii și de buletinele meteorologice;	4. nava rămâne acostată în siguranță, ținându-se seama de condițiile locale ale vremii și de buletinele meteorologice;	Compatibil	-
5. la bordul navei sunt suficienți ofițeri și membri ai echipajului pentru a putea efectua manevrele cu parâmele de acostare sau pentru orice situație normală ori de urgență, ținându-se seama de necesitatea ca echipajul să aibă o perioadă de odihnă suficientă astfel încât să evite stările de oboseală;	5. la bordul navei sunt suficienți ofițeri și membri ai echipajului pentru a putea efectua manevrele cu parâmele de acostare sau pentru orice situație normală ori de urgență, ținându-se seama de necesitatea ca echipajul să aibă o perioadă de odihnă suficientă astfel încât să evite stările de oboseală;	Compatibil	-
6. reprezentantul terminalului este informat asupra cerințelor de rulare a mărfurilor care trebuie să fie în conformitate cu procedurile din Codul de practică OMI pentru siguranța transportului mărfurilor solide în vrac (Codul BC);	6. reprezentantul terminalului este informat asupra cerințelor de rulare a mărfurilor care trebuie să fie în conformitate cu procedurile din Codul de practică OMI pentru siguranța transportului mărfurilor solide în vrac (Codul BC);	Compatibil	-

7. reprezentantul terminalului este informat asupra cerințelor privind armonizarea dintre ratele de balastare sau debalastare și normele de încărcare sau descărcare a mărfurilor pentru nava sa și despre orice abateri de la planul de balastare sau debalastare ori despre orice altă problemă care poate afecta încărcarea sau descărcarea mărfurilor;	7. reprezentantul terminalului este informat asupra cerințelor privind armonizarea dintre ratele de balastare sau debalastare și normele de încărcare sau descărcare a mărfurilor pentru nava sa și despre orice abateri de la planul de balastare sau debalastare ori despre orice altă problemă care poate afecta încărcarea sau descărcarea mărfurilor;	Compatibil	-
8. apa de balast este descărcată la debite care corespund planului de încărcare sau descărcare stabilit și care nu au drept urmare inundarea cheului sau a navelor învecinate. Când nu este posibil ca nava să își descarce complet apa de balast înaintea stadiului de rujare din cadrul procesului de încărcare, comandantul trebuie să stabilească împreună cu reprezentantul terminalului asupra orelor la care încărcarea poate fi suspendată și despre durata acestor suspendări;	8. apa de balast este descărcată la debite care corespund planului de încărcare sau descărcare stabilit și care nu au drept urmare inundarea cheului sau a navelor învecinate. Când nu este posibil ca nava să își descarce complet apa de balast înaintea stadiului de rujare din cadrul procesului de încărcare, comandantul trebuie să stabilească împreună cu reprezentantul terminalului asupra orelor la care încărcarea poate fi suspendată și despre durata acestor suspendări;	Compatibil	-
9. există un acord cu reprezentantul terminalului în ceea ce privește măsurile ce vor fi luate în cazul ploii sau în cazul altei schimbări de vreme, când natura mărfurilor ar putea fi pusă în pericol în eventualitatea unei astfel de schimbări;	9. există un acord cu reprezentantul terminalului în ceea ce privește măsurile ce vor fi luate în cazul ploii sau în cazul altei schimbări de vreme, când natura mărfurilor ar putea fi pusă în pericol în eventualitatea unei astfel de schimbări;	Compatibil	-
10. la bord sau în vecinătatea navei nu se efectuează activități la temperaturi înalte în timp ce nava este acostată, cu excepția cazului în care există permisiunea reprezentantului terminalului și în conformitate cu cerințele autorității competente;	10. la bord sau în vecinătatea navei nu se efectuează activități la temperaturi înalte în timp ce nava este acostată, cu excepția cazului în care există permisiunea reprezentantului terminalului și în conformitate cu cerințele autorității competente;	Compatibil	-
11. sunt supravegheate amănunțit operațiile de încărcare sau descărcare și	11. sunt supravegheate amănunțit operațiile de încărcare sau descărcare și	Compatibil	-

nava însăși în timpul stadiilor finale de încărcare sau descărcare;	nava însăși în timpul stadiilor finale de încărcare sau descărcare;		
12. reprezentantul terminalului este avertizat imediat dacă procesul de încărcare sau descărcare a produs avarii, dacă s-a creat o situație periculoasă sau când este probabil să se producă ceva asemănător;	12. reprezentantul terminalului este avertizat imediat dacă procesul de încărcare sau descărcare a produs avarii, dacă s-a creat o situație periculoasă sau când este probabil să se producă ceva asemănător;	Compatibil	-
13. reprezentantul terminalului este informat când trebuie să înceapă rujarea finală a navei pentru a permite sistemului de transport al mărfurilor să se golească;	13. reprezentantul terminalului este informat când trebuie să înceapă rujarea finală a navei pentru a permite sistemului de transport al mărfurilor să se golească;	Compatibil	-
14. descărcarea mărfurilor pereche din babord corespunde strict cu a celor din tribord, din aceeași magazie, pentru a se evita torsiunea structurii navei;	14. descărcarea mărfurilor pereche din babord corespunde strict cu a celor din tribord, din aceeași magazie, pentru a se evita torsiunea structurii navei;	Compatibil	-
15. atunci când se balastează una sau mai multe magazine, se ține cont de posibilitatea de evacuare de vapori inflamabili din magazine și sunt luate măsuri de protecție înainte de a se permite desfășurarea oricărei activități la temperaturi înalte în vecinătatea sau deasupra acestor magazine.	15. atunci când se balastează una sau mai multe magazine, se ține cont de posibilitatea de evacuare de vapori inflamabili din magazine și sunt luate măsuri de protecție înainte de a se permite desfășurarea oricărei activități la temperaturi înalte în vecinătatea sau deasupra acestor magazine.	Compatibil	-
Anexa V Informații care trebuie furnizate comandantului de către terminal 1. Numele danei la care va avea loc încărcarea sau descărcarea și orele estimate pentru acostare și pentru finalizarea operațiilor de încărcare sau descărcare.	Anexa nr. 5 Informații care trebuie furnizate comandantului de către terminal 1. Numele danei la care va avea loc încărcarea sau descărcarea și orele estimate pentru acostare și pentru finalizarea operațiilor de încărcare sau descărcare.	Compatibil	-
2. Caracteristicile instalațiilor de încărcare sau descărcare, inclusiv debitele nominale ale terminalului pentru încărcare sau descărcare și	2. Caracteristicile instalațiilor de încărcare sau descărcare, inclusiv debitele nominale ale terminalului pentru încărcare sau descărcare și numărul de	Compatibil	-

numărul de instalații de încărcare sau descărcare ce vor fi utilizate, precum și estimarea timpului necesar pentru finalizarea fiecărei etape de umplere sau - în cazul descărcării – estimarea timpului necesar pentru fiecare etapă de golire.	instalații de încărcare sau descărcare ce vor fi utilizate, precum și estimarea timpului necesar pentru finalizarea fiecărei etape de umplere sau - în cazul descărcării – estimarea timpului necesar pentru fiecare etapă de golire.		
3. Caracteristicile cu privire la dană sau cheu, de care poate avea nevoie comandantul pentru a ține cont de ele, inclusiv poziția obstacolelor fixe și mobile, a protecțiilor, babalelor și instalațiilor de legare.	3. Caracteristicile cu privire la dană sau cheu, de care poate avea nevoie comandantul pentru a ține cont de ele, inclusiv poziția obstacolelor fixe și mobile, a protecțiilor, babalelor și instalațiilor de legare.	Compatibil	-
4. Adâncimea minimă a apei de-a lungul danei și în canalele de acces și de plecare.	4. Adâncimea minimă a apei de-a lungul danei și în canalele de acces și de plecare.	Compatibil	-
5. Densitatea apei la dană.	5. Densitatea apei la dană.	Compatibil	-
6. Distanța maximă dintre linia de plutire și partea superioară a capacelor gurilor de magazii sau ramelor gurilor de magazii, în funcție de care dintre acestea este relevantă pentru operațiunile de încărcare sau descărcare, și gabaritul aerian maxim.	6. Distanța maximă dintre linia de plutire și partea superioară a capacelor gurilor de magazii sau ramelor gurilor de magazii, în funcție de care dintre acestea este relevantă pentru operațiunile de încărcare sau descărcare, și gabaritul aerian maxim.	Compatibil	-
7. Dotările pentru pasarele și acces.	7. Dotările pentru pasarele și acces.	Compatibil	-
8. Bordul navei care să se afle de-a lungul danei.	8. Bordul navei care să se afle de-a lungul danei.	Compatibil	-
9. Viteza maximă admisibilă de apropiere de cheu și disponibilitatea remorcherelor, tipul și forța de tracțiune la punct fix a acestora.	9. Viteza maximă admisibilă de apropiere de cheu și disponibilitatea remorcherelor, tipul și forța de tracțiune la punct fix a acestora.	Compatibil	-
10. Succesiunea de încărcare pentru diferite loturi de marfă și orice alte restricții, dacă nu este posibilă încărcarea mărfurilor în orice ordine sau în orice magazie a navei.	10. Succesiunea de încărcare pentru diferite loturi de marfă și orice alte restricții, dacă nu este posibilă încărcarea mărfurilor în orice ordine sau în orice magazie a navei.	Compatibil	-

11. Orice caracteristică a mărfurilor care urmează a fi încărcate și care poate prezenta un pericol în cazul în care acestea s-ar afla în contact cu mărfurile sau reziduurile existente la bord.	11. Orice caracteristică a mărfurilor care urmează a fi încărcate și care poate prezenta un pericol în cazul în care acestea s-ar afla în contact cu mărfurile sau reziduurile existente la bord.	Compatibil	-
12. Informații anticipate cu privire la operațiile de încărcare sau descărcare propuse ori modificările ce trebuie aduse planurilor existente pentru încărcare sau descărcare.	12. Informații anticipate cu privire la operațiile de încărcare sau descărcare propuse ori modificările ce trebuie aduse planurilor existente pentru încărcare sau descărcare.	Compatibil	-
13. Dacă instalațiile de încărcare sau descărcare ale terminalului sunt fixe ori există niște limite în deplasarea acestora.	13. Dacă instalațiile de încărcare sau descărcare ale terminalului sunt fixe ori există niște limite în deplasarea acestora.	Compatibil	-
14. Parâmele de legare cerute.	14. Parâmele de legare cerute.	Compatibil	-
15. Avertizare cu privire la dispozițiile speciale de amarare.	15. Avertizare cu privire la dispozițiile speciale de amarare.	Compatibil	-
16. Orice restricții cu privire la balastare sau debalastare.	16. Orice restricții cu privire la balastare sau debalastare.	Compatibil	-
17. Pescajul maxim de navigație permis de autoritatea competentă.	17. Pescajul maxim de navigație permis de autoritatea competentă.	Compatibil	-
18. Orice altă informație în legătură cu terminalul solicitată de către comandant.	18. Orice altă informație în legătură cu terminalul solicitată de către comandant.	Compatibil	-
ANEXA VI Obligațiile reprezentantului terminalului înaintea și în timpul operațiilor de încărcare sau descărcare Înaintea și în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare reprezentantul terminalului trebuie:	Anexa nr. 6 Obligațiile reprezentantului terminalului înaintea și în timpul operațiilor de încărcare sau descărcare Înaintea și în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare reprezentantul terminalului trebuie:	Compatibil	-
1. să furnizeze comandantului numele și procedurile pentru contactarea personalului terminalului ori a încărcătorului responsabil cu operațiunile de încărcare sau descărcare și cu care comandantul va ține legătura;	1. să furnizeze comandantului numele și procedurile pentru contactarea personalului terminalului ori a încărcătorului responsabil cu operațiunile de încărcare sau descărcare și cu care comandantul va ține legătura;	Compatibil	-

2. să ia toate măsurile de precauție pentru evitarea avarierii navei de către instalațiile de încărcare sau descărcare și să informeze comandantul dacă apar avarii;	2. să ia toate măsurile de precauție pentru evitarea avarierii navei de către instalațiile de încărcare sau descărcare și să informeze comandantul dacă apar avarii;	Compatibil	-
3. să se asigure că nava se află în poziție dreaptă sau, dacă se cere o înclinare transversală din motive operaționale, aceasta să fie cât mai mică posibil;	3. să se asigure că nava se află în poziție dreaptă sau, dacă se cere o înclinare transversală din motive operaționale, aceasta să fie cât mai mică posibil;	Compatibil	-
4. să asigure că descărcarea mărfurilor pereche din babord corespunde strict cu a celor din tribord, din aceeași magazie, pentru a se evita torsiunea navei;	4. să asigure că descărcarea mărfurilor pereche din babord corespunde strict cu a celor din tribord, din aceeași magazie, pentru a se evita torsiunea navei;	Compatibil	-
5. în cazul mărfurilor cu densități mari sau când sarcinile individuale ale graiferelor sunt mari, să avertizeze comandantul că structura navei poate suferi șocuri locale importante până când plafonul tancului este complet acoperit de marfă, în special atunci când sunt permise căderi libere de la înălțime, și că trebuie acordată o atenție specială la începutul operațiunii de încărcare în fiecare magazie de marfă;	5. în cazul mărfurilor cu densități mari sau când sarcinile individuale ale graiferelor sunt mari, să avertizeze comandantul că structura navei poate suferi șocuri locale importante până când plafonul tancului este complet acoperit de marfă, în special atunci când sunt permise căderi libere de la înălțime, și că trebuie acordată o atenție specială la începutul operațiunii de încărcare în fiecare magazie de marfă;	Compatibil	-
6. să se asigure că între comandant și reprezentantul terminalului există un acord în toate etapele procesului și în legătură cu toate aspectele operațiunilor de încărcare sau descărcare și că, comandantul este informat asupra oricărei schimbări referitoare la norma de încărcare convenită și la terminarea umplerii cu fiecare greutate încărcată;	6. să se asigure că între comandant și reprezentantul terminalului există un acord în toate etapele procesului și în legătură cu toate aspectele operațiunilor de încărcare sau descărcare și că, comandantul este informat asupra oricărei schimbări referitoare la norma de încărcare convenită și la terminarea umplerii cu fiecare greutate încărcată;	Compatibil	-
7. să țină o evidență a greutății și dispunerii mărfurilor încărcate sau descărcate și să se asigure că greutățile	7. să țină o evidență a greutății și dispunerii mărfurilor încărcate sau descărcate și să se asigure că greutățile	Compatibil	-

din magazine nu deviază de la planul de încărcare sau descărcare stabilit;	din magazine nu deviază de la planul de încărcare sau descărcare stabilit;		
8. să se asigure că marfa este rujeată, în timpul încărcării sau descărcării, conform cerințelor comandantului;	8. să se asigure că marfa este rujeată, în timpul încărcării sau descărcării, conform cerințelor comandantului;	Compatibil	-
9. să se asigure că volumul de marfă necesar pentru realizarea pescajului și asietei de plecare va permite ca toată marfa din instalațiile de transport și încărcare ale terminalului să fie transportată și acestea să fie golite la terminarea încărcării navei. În acest scop, reprezentantul terminalului trebuie să informeze comandantul asupra cantității nominale conținute de instalațiile de transport și încărcare ale terminalului și asupra oricăror cerințe privind curățarea acestora la terminarea încărcării;	9. să se asigure că volumul de marfă necesar pentru realizarea pescajului și asietei de plecare va permite ca toată marfa din instalațiile de transport și încărcare ale terminalului să fie transportată și acestea să fie golite la terminarea încărcării navei. În acest scop, reprezentantul terminalului trebuie să informeze comandantul asupra cantității nominale conținute de instalațiile de transport și încărcare ale terminalului și asupra oricăror cerințe privind curățarea acestora la terminarea încărcării;	Compatibil	-
10. în cazul descărcării, să avertizeze comandantul când se intenționează majorarea sau reducerea numărului de instalații de descărcare utilizate și să îl informeze de fiecare dată când într-o magazie descărcarea se consideră că a fost terminată;	10. în cazul descărcării, să avertizeze comandantul când se intenționează majorarea sau reducerea numărului de instalații de descărcare utilizate și să îl informeze de fiecare dată când într-o magazie descărcarea se consideră că a fost terminată;	Compatibil	-
11. să se asigure că nu se desfășoară nici o activitate la temperaturi înalte la bord sau în vecinătatea navei, în timp ce nava este acostată, cu excepția cazului autorizat de comandant și în conformitate cu cerințele corespunzătoare ale autorității competente.	11. să se asigure că nu se desfășoară nici o activitate la temperaturi înalte la bord sau în vecinătatea navei, în timp ce nava este acostată, cu excepția cazului autorizat de comandant și în conformitate cu cerințele corespunzătoare ale autorității competente.	Compatibil	-

Secretar general

Angela ȚURCANU



nr.12-5154 din 26.09.2025

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, solicităm înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Cerințelor și procedurilor pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Cerințelor și procedurilor pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este elaborat în temeiul art. 81, 251 și Anexei XXVIII-D din Acordul de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442) și art. 2 din Legea nr. 185/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și la Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.107-109, art. 547).
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Punctul 165 din Capitolul 14 Clusterul 4 Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Mediului; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Ministerul Sănătății; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Gapeev Roman, Șef al Direcției politici în domeniul transportului feroviar și naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 0 22 250 617, e-mail: roman.gapeev@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii de Guvern; 2. Nota de fundamentare la proiect; 3. Tabel de concordanță.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Secretar general

Angela ȚURCANU