



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 parțial 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: 32001L0096, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 13 din 16.1.2002, astfel 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, cu excepția pct. 15 din Cerințe, care intră în vigoare la data aderării la Uniunea Europeană.

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. Se recunosc evaluările sistemelor de management al calității efectuate de organismele de evaluare din statele membre ale Uniunii Europene.

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

Prim-ministru

Alexandru MUNTEANU

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 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 la care acostează vrachierele care intră sub incidența domeniului de aplicare a prezentelor Cerințe.

2.3. Fără a aduce atingere dispozițiilor din Regulamentul VI/7 din Convenția SOLAS 1974, prezentele Cerințe 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.

3. În înțelesul prezentelor Cerințe:

3.1. *convenții internaționale* - 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* - Convenția internațională pentru ocrotirea vieții pe mare, împreună cu protocoalele și modificările aferente, în versiunea sa actualizată;

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

3.11. *organizație recunoscută* - 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 Hotărârea Guvernului nr. 2/2020;

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

3.13. *autoritate competentă* – autoritatea de implementare a politicilor statului în domeniul transportului naval, fiind Agenția Navală a Republicii Moldova;

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

3.15. *plan de încărcare sau descărcare* - 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* - 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* - 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 ghidurile (manualele) care conțin cerințele specifice terminalului și autorității competente, precum și informațiile privind portul și terminalul, așa cum sunt menționate la subpunctul 1.1. subpunctul 1.1.2 din anexa nr. 6, și ca aceste ghiduri (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 imediat comandantul, 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 de începerea 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 de 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 de începerea 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 punctul 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 punctul 11, autoritatea controlului statului portului solicită unei organizații recunoscute să inspecteze avaria și să emită un avis 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 inopinate, în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare.

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. 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.

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)	Marfă (Mărfuri) (Cargo(es))	Factor presupus de stivuire a mărfii (mărfurilor) (Assumed stowage factor of cargo)	Rata de pompare a balastului (Ballast pumping rate)	Densitatea apei în doc (Dock water density)	Max. pescaj disponibil (HW) (Max draught available (HW))	Gabaritul aerian maxim la che (Max air draught in berth)																	
Port plecare/destinație (To/from Port)	Ultima marfă transportată (Last cargo)	Nr. de instalații de încărcare/descărcare (No. of loaders/dischargers)	Rata de descărcare a mărfii (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 style="width: 10%;">11</td> <td style="width: 10%;">10</td> <td style="width: 10%;">9</td> <td style="width: 10%;">8</td> <td style="width: 10%;">7</td> <td style="width: 10%;">6</td> <td style="width: 10%;">5</td> <td style="width: 10%;">4</td> <td style="width: 10%;">3</td> <td style="width: 10%;">2</td> <td style="width: 10%;">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))		Pupă (Fwd)	Provă (Aft)	Mom ent de încov oiere (BM)	Forțe tăieto are (SF)	Gabar it aerian (Air draug ht)	(Drau ght mid)		Pupă (Fwd)	Pro vă (Aft)	Mijl oc (Mid)

1. *NU SE VA DEVIA DE LA PLANUL DE MAI SUS FĂRĂ APROBAREA COMANDANTULUI.*
2. *Descărcările se numerează 1A, 1B, 2A, 2B etc. când se folosesc două instalații de încărcare.*
3. *Abrevieri: Pl=Pompare în, G=Gravitate în, F=Plin, PO=Pompare din, GO=Gravitate din, MT=Gol.*
4. *Toate câmpurile din interiorul chenarului trebuie completate cât mai mult posibil. Câmpurile din afara chenarului sunt opționale.*
5. *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 mărfii

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 urmând a fi confirmate reprezentantului terminalului sub forma unui plan de încărcare sau descărcare. În plus, comandantul trebuie:

1.1.1. să se asigure că Lista de control a siguranței navei/terminalului 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 deballastare 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 nivelare a mărfii în cale;

1.1.9. să se asigure că au fost primite informațiile corespunzătoare referitoare la marfă ce urmează a fi încărcată, pentru a permite realizarea unei stivuri și transport în siguranță;

1.1.10. să se asigure că nava și terminalul au convenit asupra acțiunilor 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 control a siguranței navei/terminalului, în consultare cu comandantul înainte de începerea încărcării sau descărcării;

1.2.2. să nu se abată de la planul de încărcare sau descărcare, decât cu consultarea prealabilă și acordul 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 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 comandantul și reprezentantul terminalului sunt de acord la 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, va informa 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 nivelare în procesul de încărcare, comandantul și reprezentantul terminalului trebuie să convină asupra momentelor poate fi nevoie de suspendarea încărcării 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 din sistemele transportatoare 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 transportor 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 conformarea 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 avertizeze nava cât mai devreme atunci când se intenționează creșterea sau reducerea numărului gurilor 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 conformarea promptă în cazul în care comandantul dispune suspendarea descărcării.

3. Punerea în aplicare

3.1. Planul de operare 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 controlului statului portului.

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

Data.....

Port.....

Terminal/Chei.....

Adâncimea disponibilă a apei la chei..... Gabaritul aerian minim.....

Denumirea navei.....

Pescaj la sosire (măsurat/calculat)..... Gabaritul aerian.....

Pescaj la plecare calculat..... Gabaritul aerian.....

Comandantul și operatorul terminalului, sau reprezentanții acestora, trebuie să completeze lista de control împreună. Recomandările privind aspectele ce trebuie luate în considerare sunt prezentate în linii directe din anexa nr. 12 la Cerințe. Siguranța operațiunilor impune ca toate întrebările să primească un răspuns afirmativ, iar căsuțele să fie bifate. Dacă acest lucru nu este posibil, nava și terminalul trebuie să menționeze motivul și să ajungă la un acord asupra măsurilor de precauție ce trebuie luate. Dacă o întrebare este considerată neaplicabilă, scrieți „N/A”, explicând motivul, dacă este cazul.

1. Sunt adâncimea apei la chei și gabaritul aerian adecvate pentru operațiunea cu mărfuri?	Navă	Terminal
2. Sunt aranjamentele de amarare adecvate tuturor condițiilor și navelor locale ale mării, curentului, vremii, traficului și navelor 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>Asigurat de Navă/Terminal (se bifează după caz)</i>	Navă	Terminal
5. Este operațional sistemul de comunicații convenit între navă și terminal?	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 comunicate și convenite operațiunile de buncheraj?	Navă	Terminal
9. Au fost anunțate și convenite eventualele reparații la chei sau la navă pe durata staționării acostării?	Navă	Terminal
10. A fost convenită o procedură de raportare și înregistrare avariilor cauzate de operațiuni de transfer 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 în calele și spațiile închise în care poate fi necesar accesul este sigură? Au fost identificate mărfurile fumigate și a fost convenită între navă și terminal necesitatea monitorizării atmosferei?	Navă	Terminal
14. Capacitatea de transfer a mărfurilor și eventualele limite de deplasare pentru fiecare încărcător/descărcător au fost comunicate navei/terminalului?	Navă	Terminal
<i>Instalația de încărcare.....</i> <i>Instalația de încărcare.....</i> <i>Instalația de încărcare.....</i>		
	Navă	Terminal

15. A fost întocmit un plan de încărcare sau descărcare a mărfii pentru toate etapele de încărcare/debalastare sau descărcare/balastare?		
<i>Copie depusă la....</i>		

16. Au fost identificate clar calele care urmează a fi lucrate în planul de încărcare sau descărcare, indicând ordinea operațiunilor, precum și categoria și cantitatea mărfii ce va fi transferată în cadrul fiecărei operațiuni într-o cală?	Navă	Terminal

17. A fost discutată necesitatea nivelării mărfii în calea ajustării încărcăturii din cală și s-a convenit asupra metodei și amplitudinii acesteia?	Navă	Terminal

18. Atât nava, cât și terminalul înțeleg și acceptă că, dacă programul de balastare/debalastare se decalează față de operațiunile de transfer a mărfii, va fi necesară suspendarea operațiunilor de transfer până la corelarea operațiunilor de balastare/debalastare?	Navă	Terminal

19. Au fost explicate și acceptate de navă procedurile de îndepărtare reziduurilor de marfă rămase în cală în după descărcare?	Navă	Terminal

20. Procedurile pentru ajustarea asietei finale a navei încărcare au fost stabilite și convenite?	Navă	Terminal
<i>Cantitatea de marfă conținută în sistemul transportor al terminalului</i>		

21. Terminalul a fost informat cu privire la timpul necesar navei pentru a se pregăti de plecare, la finalizarea operațiunilor de transfer 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 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 cale de marfă și guri de cale având dimensiuni și forme corespunzătoare care să permită ca mărfurile solide în vrac să fie încărcate, stivuite, nivelate și descărcate în mod corespunzător.

2. Acestea trebuie să fie prevăzute cu numere de identificare a capacelor gurilor de cală 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 de cală, sistemele de operare ale capacelor gurilor de cală 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 vor fi certificate 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. Personalul terminalului implicat în operațiunile de încărcare și descărcare va fi asigurat cu mijloace de protecție individuală corespunzător domeniului pe care îl reprezintă în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 108/2022 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind echipamentele individuale de protecție, respectiv prevenirea riscurilor de accidentare în muncă conform prevederilor Legii nr.186/2008 securității și sănătății în muncă.

5. Supravegherea sănătății personalului aflat la bordul navei și personalul de supraveghere a terminalului va fi efectuată în conformitate cu prevederile Regulamentului sanitar cu privire la supravegherea sănătății lucrătorilor aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1079/2023 cu privire la examenele medicale profilactice obligatorii ale lucrătorilor.

Conținutul recomandat al ghidurilor de informare prevăzute de punctul 5.3 al Cerințelor

1. Se recomandă ca ghidurile de informare menționate la punctul 5.3 al Cerințelor să includă următoarele informații referitoare la cerințele specifice:

1.1. Ghid de informare despre port:

- 1.1.1. Locația portului și a terminalului;
- 1.1.2. Date de contact a administrației portuare;
- 1.1.3. Proceduri și frecvențe de radiocomunicații;
- 1.1.4. Cerințe privind informațiile referitoare la sosire;
- 1.1.5. Reglementări și proceduri portuare privind sănătatea, imigrația, carantina și vamă;
- 1.1.6. Hărți și publicații nautice relevante;
- 1.1.7. Cerințe privind pilotajul;
- 1.1.8. Asistență cu remorchere și împingătoare;
- 1.1.9. Instalații de acostare și de ancorare;
- 1.1.10. Proceduri de urgență în port;
- 1.1.11. Caracteristici meteorologice semnificative;
- 1.1.12. Disponibilitatea apei potabile, a proviziilor, a combustibilului și a lubrifianților;
- 1.1.13. Dimensiunea maximă a navei pe care portul le 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. Gabaritul aerian;
- 1.1.17. Cerințe privind pescajul și asieta 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. Ghidul de informare despre terminale:

- 1.2.1. Date de contact a personalului 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. Dimensiunile minime și maximă ale navelor pentru care sunt proiectate instalațiile terminalului inclusiv distanța minimă liberă între obstacolele de pe punte;

- 1.2.6. Aranjamente de amarare 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 de transport mixt;
- 1.2.11. Accesul către/de la nave și chei/ponton;
- 1.2.12. Proceduri de urgență ale terminalului;
- 1.2.13. Aranjamente privind daunele și despăgubirile;
- 1.2.14. Locul de poziționare la sol 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 de declarație privind marfa

Expedito	Număr de referință
Destinatar	Transportator
Nume/ loc de plecare	Port/ Instrucțiuni și alte aspecte
Port/loc de destinație	
Descriere generală a mărfii (Tip de material/mărime particule)	Masă brută (kg/ton)
Specificații ale mărfii în vrac, după caz* Factor de stivuire: Unguri de repaus, după caz Proceduri de nivelare Proprietăți chimice* dacă există pericol potențial * de exemplu, clasa IMO, număr ONU sau număr MHB	
Grupa mărfii: ☐ Grupa A și B* ☐ Grupa A* ☐ Grupa B ☐ Grupa C * Pentru mărfurile care pot suferi lichefiere (Grupa A și mărfurile din Grupele A și B)	Limita de umiditate admisă pentru transport (transportable moisture limit) Conținutul de umiditate la momentul încărcării (moisture content at shipment)
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 expedierea 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

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 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);

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 rulare 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 magazii, se ține cont de posibilitatea de evacuare de vapori inflamabili din magazii și sunt luate măsuri de protecție înainte de a se permite desfășurarea oricărei activități la temperaturi înalte în vecinătatea sau deasupra acestor magazii.

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 control a siguranței navei/țărmlui

Scopul listei de control a siguranței navei/țărmlui 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 gabaritul aerian 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 gabaritul aerian și pescajul în timpul operațiunilor. În cazul în care la plecare, datorită pescajului de încărcare, rămâne o adâncime mică sub chilă, comandantul trebuie să fie consultat și să confirme că pescajul propus pentru plecare este sigur și adecvat.

Nava trebuie să primească dispoziție toate informațiile disponibile privind densitatea și impuritățile apei la cheu.

** - Termenul gabarit aerian 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 instalația de încărcare sau descărcare.*

2. Aranjamentele de amarare sunt adecvate tuturor condițiilor locale ale mării, curenților, condițiilor meteorologice, traficului și navelor acostate alături?

Trebuie să se acorde atenția cuvenită dispozitivelor de protecție adecvate de protecție între chei și nava acostată. Navele trebuie să rămână bine fixate la locurile de acostare. De-a lungul cheiurilor sau a debarcaderelor, trebuie împiedicată deplasarea navei prin menținerea parâmelor de legare întinse; trebuie urmărită cu atenție mișcările navei cauzate de maree, curenți sau nave care se deplasează și de operațiunile în desfășurare.

Parâmele din sîrmă și metalice și cele din fibre nu trebuie folosite împreună în aceeași direcție, din cauza diferențelor dintre caracteristicile lor de elasticitate.

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

Nava trebuie, în mod normal, să se poată deplasa prompt prin propriile mijloace, cu excepția cazului în care s-a convenit imobilizarea navei cu reprezentantul terminalului și, după caz, cu autoritatea portuară.

Nava poate fi împiedicată de mai mulți factori să părăsească rapid cheiul în caz de urgență. Aceștia includ marea scăzută, asietă sau pescaj excesiv, lipsa remorcherelor, imposibilitatea navigației pe timp de noapte, motorul principal imobilizat etc. Atât nava, cât și terminalul trebuie să cunoască dacă se produce vreunul dintre acești factori, pentru a putea lua măsuri suplimentare de precauție, dacă este necesar.

Metoda ce va fi utilizată pentru orice operațiune de plecare de la chei în caz de urgență trebuie convenită ținând seama de riscurile posibile implicate. Dacă sunt necesare cabluri de remorcă de urgență, părțile se vor pune de 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 conste dintr-o pasarelă corespunzătoare sau o scară de bord, cu plasă de siguranță 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 control.**

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

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

Comunicațiile trebuie menținute în cea mai eficientă manieră între ofițerul de serviciu responsabil de la bordul navei și persoana responsabilă de la țărm. **Sistemul de comunicații selectat și limba ce va fi utilizată, împreună cu numerele de telefon și/sau canalele radio necesare, trebuie consemnate în lista de control.**

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

Personalul de control de la bordul navei și de la 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 control.**

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 situațiile, dar este important ca un număr suficient de persoane să existe la bordul navei și la terminal pe toată durata staționării navei, pentru a face față unei situații de urgență.

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

8. Au fost comunicate și convenite operațiuni de buncheraj?

Persoana de la bordul navei responsabilă de buncheraj trebuie identificată, la fel și împreună timpul, metoda de livrare (furtun de la țărm, barjă de buncheraj etc.) și locația punctului de buncheraj la bord. Încărcarea combustibilului trebuie coordonată cu operarea mărfii. Terminalul trebuie să confirme procedura.

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

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

În cazul unei nave de transport mixt, este necesară emiterea unui certificat de lipsă a 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 produse de operațiunile de transfer a mărfurilor?

În condiții dificile de operare a mărfurilor, se pot produce avarii. Pentru a evita situațiile conflictuale, înaintea începerii operațiunilor de transfer a mărfurilor, trebuie convenită o procedură de înregistrare a acestor avarii. O acumulare de deteriorări avarii minore la structura metalică poate provoca o pierdere semnificativă a rezistenței navei, astfel că este esențial ca deteriorările să fie consemnate pentru a permite repararea promptă.

11. Are nava copii ale regulamentelor portuare și ale terminalului, inclusiv cerințe privind siguranța și prevenirea poluării, precum și detalii privind acțiunile de caz 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 expeditorul comandantului informațiile privind caracteristicile mărfii, în conformitate cu cerințele capitolului VI din SOLAS?

Expeditorul trebuie să informeze comandantului, de exemplu, despre: categoria mărfii, dimensiunea particulelor, cantitatea va fi încărcată 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 sigură atmosfera în cale și în spațiile închise la care poate fi necesar accesul, au fost identificate mărfurile fumigate și s-a stabilit de navă și terminal că este necesară monitorizarea atmosferei?

Coordonarea structurilor metalice sau proprietății mărfii pot duce la formarea unei atmosfere periculoase. Trebuie luate în considerare următoarele aspecte: epuizarea oxigenului în cală; efectul fumigației mărfii urmează descărcată sau a mărfii dintr-un siloz înainte de încărcare, din care gazul se poate scurge la bordul navei împreună cu încărcătura fără ca nava să fie avertizată; și scurgerile de gaze otrăvitoare sau explozive, din calele adiacente sau din alte spații.

14. Au fost comunicate navei/terminalului capacitatea de transfer a mărfurilor și eventualele limite de deplasare pentru fiecare instalație de încărcare/descărcare?

Numărul de instalații de încărcare sau descărcare care vor fi utilizate trebuie convenit, iar capacitatea acestora trebuie înțeleasă de ambele părți. **Rata maximă de transfer convenită pentru fiecare instalație de încărcare/descărcare trebuie consemnată în lista de control.**

Trebuie indicate limitele de deplasare ale instalațiilor de încărcare sau descărcare. Acestea sunt informații esențiale pentru planificarea operațiunilor cu marfă la cheiurile unde nava trebuie deplasată dintr-o poziție în alta pentru încărcarea/descărcarea. Instalațiile trebuie verificate întotdeauna pentru a se constata dacă prezintă defecte și dacă nu sunt contaminate de la mărfurile anterioare. Precizia dispozitivelor de cântărire trebuie verificată frecvent.

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

Dacă este posibil, nava trebuie să întocmească planul înainte de sosire. Pentru aceasta terminalul trebuie să furnizeze toate informațiile solicitate de navă în scop de planificare. În cazul navelor care cer de rezistență longitudinală, planul trebuie să țină cont de toate valorile maxime admise ale momentelor de încovoiere și forțelor 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 personalul de supraveghere al terminalului trebuie să aibă acces la un exemplar al planului. Nicio abatere de la plan nu trebuie permisă fără acordul comandantului.

Conform regulii VI/7 din SOLAS, trebuie depusă o copie a planului la autoritatea controlului statului portului. Persoana care primește planul trebuie consemnată în lista de control.

16. Calele care urmează a fi operate au fost indicate în mod clar, în planul de încărcare sau descărcare, precizindu-se secvența operațiunilor, categoriaș și cantitatea mărfii va fi transferată în cadrul fiecărei operațiuni efectuate într-o cală?

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

17. A fost discutată necesitatea nivelării mărfii în cale și au fost convenite metodele și suprafețele ce vor fi supuse nivelării?

O metodă bine cunoscută este nivelarea prin jgheab, care de obicei dă rezultate satisfăcătoare. Alte metode utilizează buldozere, încărcătoare frontale, lame deflectoare, mașini de nivelare sau chiar nivelare manuală. Gradul de nivelare va depinde de natura mărfii și trebuie să fie în conformitate cu Codul BC.

18. Atât nava, cât și terminalul înțeleg și acceptă că, dacă programul de balastare/debalastare se decalează față de operațiunile de transfer a mărfii, va fi necesară suspendarea operațiunilor de transfer până când operațiunile de balastare/debalastare vor fi corectate?

Toate părțile preferă să încarce sau să descarce marfa fără opriri, dacă se pierde sincronizarea dintre operațiunile de transfer al mărfurilor și cele referitoare la balast comandantul trebuie să ordone oprirea transferului mărfii, iar terminalul trebuie să accepte această oprire pentru a evita posibilitatea suprasolicitării accidentale a structurii navei.

Planul de încărcare sau descărcare va indica momentele de control al mărfii, care vor permite, de asemenea, confirmarea sincronizării faptului operațiunilor de transfer a mărfii și a celor privind balastul.

Dacă rata maximă la care nava poate fi încărcată în siguranță este mai mică decât capacitatea de transfer a terminalului, este necesar să se stabilească de comun

acord pauze în programul de transfer al mărfii sau ca terminalul să funcționeze la o rată mai mică decât cea maximă.

În zonele în care sunt probabile temperaturi extrem de scăzute, se va ține seama de posibilitatea înghețării balastului sau a conductelor de balast.

19. Au fost explicate navei și acceptate procedurile de îndepărtare a reziduurilor de marfă rămase în cale după descărcare?

Utilizarea buldozerelor, încărcătoarelor frontale sau ciocanelor pneumatice/hidraulice pentru îndepărtarea reziduurilor sa va efectua cu precauție, deoarece procedurile incorecte pot deteriora sau deforma structura metalică a navelor. Acordul prealabil privind necesitatea acestor proceduri și metoda utilizată, împreună cu supravegherea adecvată a operatorilor, vor preveni reclamațiile ulterioare sau slăbirea structurii navei.

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

Orice cantități propuse la începutul încărcării pentru ajustarea asietei finale a navei pot fi doar provizorii și nu trebuie să li se acorde o importanță excesivă. Important este că această cerință să nu fie omisă sau neglijată. Cantitățile de marfă și balast și locurile unde vor fi amplasate pentru realizarea asietei finale a navei vor depinde de citirile pescajului efectuate imediat înaintea acestei operațiuni. **Nava trebuie informată cu privire la cantitatea de marfă din sistemul transportator, întrucât această cantitate poate fi mare și trebuie încărcată după ce se dă ordinul „stop încărcare”. Această cifră trebuie consemnată în lista de control.**

21. A fost informat terminalul cu privire la timpul necesar pentru pregătirea navei de plecare, după finalizarea operațiunilor de transfer a mărfurilor?

Pregătirea navei pentru plecarea în siguranță rămâne mereu la fel de importantă și nu trebuie neglijată. Gurile de cală trebuie închise și treptat, pe măsură ce sunt finalizate operațiunile, astfel încât să rămână doar una sau două guri de cală de închis după finalizarea operațiunilor de transfer a mărfurilor.

Terminalele moderne de ape adânci pentru nave de mare tonaj pot avea trasee foarte scurte până la ieșirea în larg în mare. Prin urmare, timpul necesar pentru pregătirea navei de plecare poate varia între zi și noapte, vară și iarnă, vreme bună sau rea.

Terminalul trebuie informat din timp dacă este necesară o perioadă de timp suplimentară.

Nota de fundamentare
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Cerințelor și procedurilor pentru
încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor (778/MIDR/2025)

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
Anunțurile privind inițierea procesului de elaborare și de consultare a proiectului actului normativ au fost plasate pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15223). Proiectul a fost 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 a fost avizat de următoarele instituții: - Ministerul Finanțelor (nr. 09/2-03/483/1458 din 10.10.2025); - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 03-3047 din 23.10.2025); - Ministerul Muncii și Protecției Sociale (nr. 07/4725 din 08.10.2025); - Ministerul Sănătății (nr. 09/3634 din 20.11.2025); - Ministerul Mediului (nr. 13-05/2913 din 03.11.2025);

- Grup de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (nr. 38-78- 10517 din 16 octombrie 2025);
 - Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-126-10362 din 09 octombrie 2025);
 - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (nr. 74 din 17.10.2025);
 - Agenția de Mediu (nr. 09/949/2025 din 13.10.2025);
 - Agenția Navală (nr. 03-403 din 03.10.2025);
 - Inspectoratul pentru Protecția Mediului (nr. 1641 din 09.10.2025);
 - Î.C.S. “Danube Logistics” S.R.L. (nr. 179 din 23 octombrie 2025);
 - Î.S. “Portul Fluvial Ungheni” (nr. 153 din 30.10.2025).
- Proiectul de act normativ a fost supus expertizării de către:
- Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/20587 din 19.11.2025, Raport nr. EHG25/10955 din 19.11.2025);
 - Ministerul Justiției (nr. 04/2-11308 din 19.11.2025).

7. Concluziile expertizelor

Proiectul hotărârii a fost supus expertizei juridice în conformitate cu prevederile art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind recepționat avizul Ministerului Justiției nr. nr. 04/2-11308 din 19.11.2025. Majoritatea obiecțiilor și propunerilor au fost luate în considerare la definitivarea proiectului.

Prin demersul nr. 06/2/20587 din 19.11.2025, a fost prezentat Raportul de expertiză anticorupție nr. EHG25/10955 din 19.11.2025 care concluzionează următoarele.

Proiectul a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale 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 [...] 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. 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.”

Prin proiect se propune aprobarea cerințelor și procedurilor pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor.

Proiectul promovează interesul public privind îmbunătățirea siguranței vrachierelor și evitarea denaturării concurenței, procedurile armonizate la acquis-ul Uniunii Europene.

Însă, analiza detaliată a proiectului hotărârii de Guvern a evidențiat unele carențe, manifestate prin utilizarea formulărilor ambigue de genul ”trebuie să se asigure” și ”cât mai curând posibil”, lipsa unui termen concret în care reprezentantul terminalului raportează comandantului dacă se produce o avarie a structurii navei ori a echipamentelor acesteia în timpul încărcării sau descărcării și a unui termen în care 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, aceste carențe, la implementare, ar putea genera factori de risc și riscuri de corupție, fiind recomandabil revizuirea acestuia prin prisma obiecțiilor și recomandărilor prezentate în prezentul raport de expertiză anticorupție.

De menționat că, unele obiecții privind modificarea textelor transpuse, preluate cuvânt în cuvânt din documentul UE, nu au fost acceptate din motiv că potrivit pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare. Subsecvent, autoritățile urmează să transpună integral toate normele, cu

exceptia celor ce nu pot fi implementate sau sunt depasite in timp. Astfel, s-a respectat aceste indicatii, in vederea transpunerii integrale a proiectului.
8. Modul de incorporare a actului in cadrul normativ existent
In 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 in vederea punerii in aplicare a proiectului.

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU

Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Cerințelor și procedurilor pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor (778/MIDR/2025)

Instituția	Nr.crt.	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor (nr. 74 din 17.10.2025)	1	Lipsă de propuneri și obiecții.	Se ia act.
Agenția de Mediu (nr. 09/949/2025 din 13.10.2025)	2	Lipsa de obiecții.	Se ia act.
Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-126-10362 din 09 octombrie 2025)	3	Din pct. 1 și pct. 2, subpct. 1.2. ale proiectului Cerințelor se va exclude sintagma ”și statele membre ale Uniunii Europene”, ori prevederile actului normativ național de transpunere a Directivei UE sunt aplicabile doar în Republica Moldova. Celelalte state membre UE au, la rândul lor, obligația de a transpune Directiva UE în legislația lor națională;	Se acceptă, redactat.
	4	Se va revedea noțiunea de ”autoritate competentă” din pct. 3, subpct. 3.13 din proiectul Cerințelor și se va corela cu celelalte prevederi din proiect, ori potrivi noțiunii naționale, autoritatea competentă este organul central de specialitate, respectiv, MIDR. Potrivit actului UE, autoritatea competentă este autoritatea ”împuternicită prin legislația internă să transpună și să pună în aplicare dispozițiile prezentei directive”, iar, potrivit proiectului național atribuțiile de punere în aplicare a normelor sunt acordate Agenției Navale a Republicii Moldova;	Se acceptă, redactat.
	5	Pct. 16 și 17 din proiectul Cerințelor se vor exclude ori acestea reflectă atribuții exclusive ale Comisiei Europene, care nu se supun transpunerii în legislația națională a RM. În context, se va revedea și pct. 4 din proiectul HG, prin stabilirea intrării în vigoare din data aderării la UE doar a pct. 15 din proiectul Cerințelor (ce reflectă sarcini de raportare în adresa CE);	Se acceptă, redactat.

	6	Se impune transpunerea/implementarea obligatorie a art. 16 din Directivă, prin modificarea legislației naționale de sancționare contravențională și/sau penală în vederea instituirii sancțiunilor pentru încălcarea normelor aferente Cerințelor și care ”trebuie să fie eficiente, proporționate și descurajatoare”.	Se acceptă, se va ține cont la promovarea modificărilor la cadrul normativ primar.
	7	Clauza de armonizare urmează a fi expusă în următoarea redacție: „Prezenta Hotărâre transpune parțial 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: 32001L0096, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 13 din 16.1.2002, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Regulamentul (CE) nr. 1137/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 octombrie 2008”.	Se acceptă, redactat.
	8	Obiecții privind Tabelele de concordanță La compartimentul 1 al Tabelului se va indica tipul, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, nr. CELEX, inclusiv cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului juridic european de modificare, după cum urmează - 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: 32001L0096, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 13 din 16.1.2002, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Regulamentul (CE) nr. 1137/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 octombrie 2008.	Se acceptă, redactat.
	9	Totodată, la compartimentul 8 din Tabelul de concordanță pentru art. 6, se va indica calificativul ”Prevederi UE opționale”, iar pentru art. 12 - 15 și 17 - 19 ”Prevederi UE neaplicabile”.	Se acceptă, redactat.
Inspectoratul pentru Protecția Mediului (nr. 1641 din 09.10.2025)	10	Lipsa propunerilor și obiecțiilor.	Se ia act.
Ministerul Dezvoltării	11	La Anexa nr.5 la Cerințe, referitor la personalul care asigură încărcarea și descărcarea mărfurilor, sunt folosiți termeni vagi, care prezintă un caracter generic, precum	Nu se acceptă. Toate cerințele privind conformitatea terminalelor nu pot fi

Economice și Digitalizării (nr. 03-3047 din 23.10.2025)		„certificate în modul corespunzător” (pentru instalații), „în conformitate cu reglementările și standardele relevante”, „calificat și certificat” (pentru personal), etc, și nu asigură respectarea principiului predictibilității normelor juridice prevăzut de art.3 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Pentru a evita o eventuală aplicare eronată a normelor, recomandăm să se prevadă clar ce „calificări” și „certificări” trebuie să obțină personalul care exploatează instalațiile de încărcare/descărcare și să se indice cadrul normativ relevant care reglementează aceste certificări.	enumerate în proiectul hotărârii de Guvern, din motiv că cerințele respective sunt stipulate în diferite acte normative din domeniu. Totodată, obiecția respectivă se respinge și din motivul că conform pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare. Drept urmare, proiectul respectiv transpune redacția actuală a actului european, cu careva modificări dictate de cadrul normativ primar.
Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (nr. 38-78-10517 din 16 octombrie 2025)	12	Evaluarea proiectului de act normativ Comentarii, recomandări: Cu referință la pct.5.4 din Cerințe și pct.3 din hotărâre, atenționăm că obligația de a deține sistem de management al calității certificat este una cu caracter primar care presupune costuri substanțiale, ori fără îndeplinirea acesteia operatorul nu va putea activa în mod legal. Corespunzător, în lipsa prevederilor într-o lege această obligație nu poate fi instituită de Guvern (nici în convenția SOLAS sau BLU Code această obligație nu se regăsește). În același timp, impunerea sistemului certificat, presupune în esență și instituirea unui act permisiv, anume obținerea certificatului ISO 9001 sau altul echivalent, în baza căruia se va atesta deținerea sistemului de management al calității. Corespunzător, odată ce un astfel de certificat nu se regăsește în Nomenclatorul actelor permissive, acesta nu doar că nu poate fi prevăzut într-o hotărâre de Guvern, dar nici autoritatea de control nu ar putea să-l ceară sau să-l impună.	Parțial se acceptă. Potrivit pct. 3 din proiectul hotărârii Guvernului 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. Cu referire la celalalte obiecții, menționăm că potrivit pct. 2 din

		La fel și obligația de a efectua auditul periodic este una cu caracter primar, care poate fi prevăzută într-o hotărâre de Guvern numai dacă este reglementată în lege. În privința aceasta atenționăm că în proiect se face referință la un standard anulat. Adică ISO 10011 este învechit și a fost retras, organizația ISO l-a anulat oficial încă în anul 2002, fiind înlocuit cu ISO 19011. Pentru auditul sistemelor de management al calității în prezent se aplică ISO 19011:2018. În anexa nr.5 se prevede că instalațiile de încărcare și descărcare trebuie să fie „certificate în modul corespunzător”, acestea trebuie să fie exploatate de personal „calificat” și „certificat” și personalul terminalului trebuie „să fie instruit asupra tuturor aspectelor legate de încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, în funcție de responsabilitățile fiecăruia”. Pe lângă faptul că toate aceste cerințe au caracter primar și trebuie să reiasă din prevederile unei legi, atenționăm că sunt expuse într-un limbaj vag, care poate duce la interpretări abuzive. Acestea sunt categorii de cerințe care urmează a fi verificate de organul de control, corespunzător este imperativ ca să fie reglementat în mod cert și previzibil ce tip de instruiți se solicită de la personal luând în calcul că personalul trebuie deja să fie instruit din mai multe perspective – securitatea în muncă, antiincendiar, protecție civilă, dacă e cazul și securitate industrială ș.a. În proiect trebuie să se prevadă mai concret ce „calificări” și „certificări” trebuie să obțină personalul care lucrează cu instalațiile de încărcare/descărcare. Și nu în ultimul rând, este imperativ să fie clarificat ce fel de „certificări” trebuie să fie obținute pentru instalațiile de încărcare/descărcare. Adică, pe lângă identificare clară a acestor instruiți și certificări, să fie făcută și trimitere la cadrul normativ relevant, care reglementează condițiile și modul de obținere a acestor instruiți și certificări. Dacă se presupune o certificare nouă, alta decât una deja prevăzută în cadrul normativ național, atunci atenționăm că acesta va fi un act permisiv care trebuie să se regăsească în Nomenclatorul actelor permissive din Legea nr.160/2011.	Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare. Drept urmare, proiectul respectiv transpune redacția actuală a actului european, cu careva modificări dictate de cadrul normativ primar prin eliminarea dreptului Agenției Navale de a sista sau stopa activitatea terminalului în cazul lipsei sistemului de management al siguranței certificat. Drept urmare, se păstrează referința la standardul ISO și cuvintele “certificat” pentru a evita interpretări eronate la verificarea gradului de transpunere a proiectului. Mai mult ca atât, considerăm că certificarea sistemului de management al siguranței nu este o acțiune de emitere a actelor permissive, din motiv că certificarea respectivă se efectuează de instituții private, cu profil special și se efectuează în scopul emiterii unor instrucțiuni interne de funcționare în cadrul întreprinderii.
--	--	---	---

	13	Evaluarea notei de fundamentare Comentarii, recomandări: Lipsește analiza necesară a situației curente, fiind argumentată intervenția doar în raport cu procesul de armonizare. Este important ca în dialog ce cei mai importanți operatori de terminale (Danube Logistics SRL, SC Trans Cargo Terminal SRL, Grand Invest Grup) de clarificat care este în prezent nivelul de conformare la cerințele din Directiva 2001/96/CE care se propune pentru transpunere. Corespunzător, de clarificat cât de mult trebuie să investească operatorii actuali pentru conformarea cu obligațiile de certificări, instruiri etc., implicit prin expunerea tuturor costurilor de conformare în mod detaliat în notă. De estimat cât timp în realitate este necesar pentru a atinge nivelul solicitat de conformare. În paralel, odată cu clarificarea costurilor, este necesar de identificat măsurile posibile de susținere, inclusiv finanțarea necesară din buget sau accesarea de fonduri UE care ar putea contribui la perfecționarea terminalelor existente și dezvoltarea noilor terminale. Toate aceste aspecte, cât din perspectiva analizei situației curente, atât și din perspectiva expunerii impacturilor (costuri și beneficii) necesită să fie expuse în mod cuantificat în notă. Nota nu reflectă un proces consultativ, care, luând în calcul importanța și potențialul impact major al proiectului era necesar la etapa de elaborare a proiectului.	Se acceptă, proiectul a fost consultat cu Danube Logistics SRL, SC Trans Cargo Terminal SRL și Grand Invest Grup.
Ministerul Finanțelor (nr. 09/2- 03/483/1458 din 10.10.2025)	14	Lipsa de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Muncii și Protecției Sociale (nr. 07/4725 din 08.10.2025)	15	Fără obiecții și propuneri.	Se ia act.
	16	A. Carențe privind accesibilitatea și transparența Proiectului	Se acceptă.

Î.C.S. “Danube Logistics” S.R.L. (nr. 179 din 23 octombrie 2025)	Convenția SOLAS și codurile OMI adoptate în baza acesteia (inclusiv Codul BLU și alte coduri menționate în convenție) nu sunt, de regulă, accesibile publicului în mod gratuit și actualizat. Pe filiera OMI acestea pot fi consultate sau accesate doar prin achiziționare de la distribuitori oficiali. Totodată, Convenția SOLAS și codurile aferente nu au fost niciodată publicate oficial în Republica Moldova, nici în limba engleză, nici în traducere românească. Această situație contravine prevederilor art. 30 din Legea 595/1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova, care impune publicarea textului tratatelor internaționale în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, în limba română, împreună cu anexele și documentele aferente. În lipsa unui text autentic în limba română, legea prevede publicarea textului original, însoțit de o traducere oficială certificată de Ministerul Afacerilor Externe. Constatăm că această obligație nu a fost respectată în privința Convenției SOLAS. În consecință, în contextul în care Proiectul și alte acte normative naționale fac trimitere la dispozițiile acestei convenții și ale codurilor aferente — acte voluminoase, nepublicate, netraduse și neactualizate în mod oficial — utilizatorii normelor (operatorii de terminale, armatorii, autoritățile publice) sunt puși în situația de a apela la surse online neoficiale și traduceri neautorizate pentru a stabili și aplica obligațiile juridice impuse prin Proiect. Trebuie să se ia în considerare și faptul că Convenția SOLAS și codurile sale sunt în continuă schimbare¹, fără ca Republica Moldova să mențină versiuni oficiale și actualizate accesibile publicului. Totodată, Proiectul face trimiteri la aceste acte internaționale în versiunile lor la o anumită dată (pentru Convenția SOLAS este menționată ”versiunea ei actualizată”, iar pentru Codul BLU, „versiunea din 2001”, referințe care sunt ele însuși problematice din perspectiva imposibilității de a accesa cu ușurință versiuni istorice sau actualizate ale acestor acte. Toate acestea vor genera, inevitabil, dispute juridice și tehnice cu privire la faptul dacă au fost identificate versiunile corecte ale Convenției SOLAS sau ale codurilor sale care urmează a fi aplicate; dacă normele acestora au fost traduse sau interpretate corect în limba română. Considerăm că aspectele descrise mai sus compromit în mod esențial stabilitatea, predictibilitatea, transparența și accesibilitatea Proiectului — principii fundamentale ale activității de legiferare prevăzute la art. 3 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Un act normativ care stabilește obligații prin trimitere la corpuri de norme	Vom solicita ca Agenția Navală se publice pe pagina sa web textele Convenției Solar și Codului BLU. Totodată, toate normele din Codul BLU, la care se face referință în Directiva 2001/96/CE, au fost transpuse în proiect.
---	---	--

		inaccesibile, în limbă străină și fără posibilitatea accesării facile a versiunilor aplicabile ale acestora, nu poate fi considerat un act transparent și accesibil. În consecință, aceasta va duce la încălcarea principiul constituțional al publicării și accesibilității actelor normative (art. 23 alin. (2) al Constituției Republicii Moldova). În anexa 1 la prezenta adresă, vom include comentarii specifice cu privire la normele de trimitere conținute în Proiect, însă, la nivel general, considerăm că în măsura în care Proiectul va păstra trimiterile la Convenția SOLAS și codurile aferente, soluția minimă ce se impune este traducerea și publicarea oficiale a acestor acte internaționale, în versiunile indicate în Proiect, precum și menținerea actualizată a acestor texte și accesibilitatea lor pentru public, ar trebui să fie o condiție de punere în aplicare a Proiectului. Alternativ, se poate opta pentru includerea directă, în conținutul actului normativ, a prevederilor materiale preluate din aceste instrumente internaționale. Această soluție ar elimina ambiguitățile legate de versiuni, traduceri și surse de referință, consolidând claritatea și predictibilitatea reglementării.	
	17	Trimiteri învechite și necoerente preluate din Directiva 2001/96/CE Directiva 2001/96/CE de stabilire a cerințelor și procedurilor armonizate pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor („Directiva 96”), a cărei transpunere este avută în vedere în Proiect, a fost modificată pentru ultima dată în 2008. Între timp, însă, Convenția SOLAS și codurile sale aferente, - instrumente juridice obligatorii pentru Republica Moldova în temeiul aderării - au continuat să fie modificate substanțial și în repetate rânduri. În ciuda acestor evoluții, Proiectul transpune prevederile Directivei 96 aproape ad litteram, fapt ce generează o serie de incoerențe și neconcordanțe. Spre exemplu, Codul BLU este definit în Proiect „în stadiul său la 4 decembrie 2001”, deși, potrivit informațiilor oficiale publicate de OMI, acest cod a fost ulterior modificat în 2006 și 2010. Mai mult, odată cu introducerea Codului IMSBC în cadrul Convenției SOLAS, începând cu anul 2011, dispozițiile Codului BLU trebuie aplicate în corelare cu acest nou instrument. O altă inconsecvență se referă la faptul că deși Convenția SOLAS este definită în Proiect (ca și în Directiva 96) „în versiunea sa actualizată”, trimiterile la normele concrete ale convenției au rămas cele valabile în 2001, deși Convenția SOLAS și-a schimbat frecvent conținutul și, drept urmare, s-a modificat chiar și numerotarea unora dintre prevederile	Se acceptă. Se va ține cont de sugestia enunțată.

		la care se face trimitere în Directivă 96 și în Proiect. Aceste cazuri sunt semnalate în comentariile la textul Proiectului din anexa 1 la prezenta adresă. Prin urmare, transpunerea literală a Directivei 96 conduce la trimiteri depășite la normele Convenției SOLAS și ale codurilor sale aferente, în locul aplicării versiunilor curente, obligatorii pentru Republica Moldova ca stat-parte la aceste instrumente internaționale. Credem că este necesară inițierea unui dialog cu serviciile competente ale Comisiei Europene, în vederea identificării unei soluții de armonizare care să asigure atât conformitatea cu acquis-ul comunitar, cât și corelarea deplină cu versiunile actualizate ale actelor internaționale relevante.	
18	C. Certificarea obligatorie a terminalelor – instituirea unui act permisiv fără baza legală corespunzătoare. Problema recunoașterii certificatelor emise de organisme străine Proiectul impune operatorilor de terminale obligația de a implementa un sistem de management al calității conform standardului SM EN ISO 9001 sau unui standard echivalent. Estimăm că această prevedere a Proiectului va fi aplicată în sensul că terminalele în cauză nu vor putea opera mărfuri solide în vrac în lipsa deținerii unui certificat emis în baza acestor standarde. Din această perspectivă, cerința de certificare reprezintă, în fapt, instituirea unui act permisiv de tip autorizație în sensul Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Instituirea unui asemenea act permisiv trebuie să respecte cerințele înaintate de Legea 160/2011, inclusiv elaborarea și adoptarea prealabilă a unor norme la nivel de lege, în conformitate cu art. 41 alin. (3) din Legea nr. 160/2011, care stabilește că: condițiile primare, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea, deținerea și retragerea autorizațiilor se stabilesc prin lege; că legea trebuie să prevadă expres lista exhaustivă a documentelor care se anexează la cerere de autorizare; și că Guvernul aprobă, în limitele legii, procedura amănunțită și cerințele specifice în cazul în care autorizarea poate fi acordată parțial sau aceeași autorizație se acordă în mod diferit în funcție de particularitățile activității, obiectului și/sau subiectului. Nu în ultimul rând, considerăm că acest exercițiu va determina și o analiză de impact mai riguroasă a cerinței de certificare, pe care Proiectul intenționează să o introducă. În special, exprimăm îngrijorarea că în Republica Moldova ar putea să nu existe organisme de certificare/audit acreditate pentru domeniul specific al sistemelor de management a calității activităților terminalelor de operare a mărfurilor în vrac.	Se acceptă parțial. Sistem de management al calității nu constituie un act permisiv. În lipsa acestuia, nu va putea fi suspendată activitatea terminalului. În același timp, Legea 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității nu reglementează activitatea se certificare a sistemului de management al calității terminalelor navale. În proiectul hotărârii Guvernului a fost introdus punctul 4 privind recunoașterea evaluărilor efectuate de organismele din statele Uniunii Europene.	

		În eventualitatea în care asemenea organisme, într-adevăr, nu există, operatorii terminalelor ar ajunge în imposibilitate obiectivă de a îndeplini obligația de certificare instituită prin Proiect, fiind astfel expuși la sancțiuni și blocaje administrative în activitate – fără a deține mijloace reale de a se conforma. Un asemenea posibil efect al Proiectului ar contraveni principiului proporționalității prevăzut la art. 15 din Legea nr. 235/2006 privind principiile de reglementare a activității de întreprinzător, potrivit căruia intervenția statului în relațiile cu mediul de afaceri trebuie să fie proporțională scopului urmărit și interesului public protejat. În opinia noastră, această dimensiune a impactului reglementării ar trebui analizată explicit în nota de fundamentare a Proiectului, aspect care în prezent lipsește. În aceste condiții, ar fi fost necesară examinarea opțiunii de a permite certificarea de către organisme de certificare străine acreditate în alte state – în special în statele membre ale Uniunii Europene – ca măsură de compensare a capacităților limitate existente la nivel național. Implementarea unei asemenea soluții ar necesita, însă, modificarea cadrului legislativ primar, respectiv a Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității. În ceea ce privește recunoașterea directă a certificatelor de conformitate străine, concluzionăm că Legea 235/2011 o permite numai pentru ”produsele importate din statele membre ale Uniunii Europene” (art. 31 alin. (1) al Legii 235/2011), și nu pentru certificarea sistemelor de management al calității. Altfel, Legea 235/2011 prevede recunoaștere certificatelor emise de organisme străine doar în baza acordurilor bilaterale de recunoaștere reciprocă a activităților de evaluare a conformității, prin eliberarea unui nou certificat de conformitate de către organismele de certificare acreditate de Centrul Național de Acreditare, iar normele care detaliază procedurile implicate (art. 31 alin. (2)-(5) al Legii 235/2011) indică asupra faptului că, de asemenea, se au în vedere certificate de conformitate pentru produse, nu și pentru domeniul distinct al sistemelor de management (art. 8 alin. (1) lit.e). Prin urmare, înțelegerea noastră este că, în prezent, cadrul juridic național nu conține norme aplicabile pentru recunoașterea certificatelor privind sistemele de management emise de organisme străine. Aceasta ridică serioase semne de întrebare cu privire la fezabilitatea practică a cerinței de certificare prevăzute în Proiect. Considerăm, așadar, că soluția rezonabilă rezidă în modificarea Legii nr. 235/2011 pentru a permite recunoașterea certificatelor emise de organisme de certificare acreditate	
--	--	--	--

		în statele membre ale Uniunii Europene sau ale Spațiului Economic European, pentru standarde echivalente cu SM EN ISO 9001. O asemenea prevedere ar oferi flexibilitatea necesară pentru a compensa lipsa sau insuficiența capacităților naționale de certificare. Tot în legătură cu cerința privind certificarea terminalelor, observăm că Proiectul nu prevede scutirea aplicabilă terminalelor nou-înființate, care, potrivit Directivei 96, pot funcționa temporar, timp de un an, fără a deține certificarea respectivă. Având în vedere că procesul de certificare a unui sistem de management al calității nu este unul simplu și nici ieftin, și nu poate fi realizat imediat, considerăm că transpunerea Directivei 96 ar trebui să valorifice această opțiune și să includă dispoziții exprese referitoare la această scutire.	
19	D. Atribuțiile de verificare prevăzute în Proiect – nealiniat la Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat În mai multe puncte ale Cerințelor și procedurilor pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor („Cerințele”) (pct. 4, 5, 6, 7, 14) se folosesc expresii precum „autoritatea verifică”, „adoaptă măsuri de monitorizare a responsabilităților”, „se asigură că următoarele proceduri sunt respectate” sau efectuează „inspecții neanunțate”. Aceste expresii sunt preluate direct din Directiva 96, unde ele exprimă obligațiile generale, cu caracter directiv, ale statelor membre în asigurarea aplicării actului, și nu competențe operative ale unei autorități executive naționale. În procesul de transpunere, asemenea dispoziții trebuie adaptate cadrului normativ intern prin definirea expresă a autorităților competente, a procedurilor de control, a duratei și a limitelor intervenției acestora. În forma actuală, Proiectul omite această etapă de adaptare, ceea ce conduce la o instituire implicită de atribuții de control fără respectarea cerințelor de fond și de procedură prevăzute de legislația națională. Potrivit art. 4 alin. (2) din Legea 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, un organ de control poate desfășura verificări doar în baza unei norme legale care stabilește expres procedura, durata și temeiurile controlului. De asemenea, potrivit alin. (21) al aceluiași articol, doar autoritățile enumerate în anexa la Legea nr. 131/2012 pot iniția și desfășura controale, din nou, în limitele competenței stabilite de lege. Cerințe similare sunt prevăzute de articolul 16 al Legii 235/2006 privind principiile de reglementare a activității de întreprinzător.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare. Respectiv, s-a preluat textul actului european cu mici modificări tehnice, fără a efectua modificări conceptuale.	

		Prin urmare, formulările generale de tipul „autoritatea verifică...” incluse în textul Proiectului, în absența unor dispoziții care să definească expres obiectul și mecanismul de control, nu întrunesc cerințele minime de legalitate prevăzute pentru asemenea norme și prezintă un risc pronunțat de aplicare arbitrară de către Agenția Navală a Republicii Moldova, care, după cum înțelegem, este autoritatea avută în vedere de Proiect. Ca soluție de compromis, se recomandă cel puțin completarea Proiectului cu o prevedere explicită conform căreia toate activitățile de control și monitorizare se realizează în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 131/2012, urmând ca procedura detaliată, frecvența și limitele acestor controale să fie stabilite prin acte normative ulterioare (inclusiv prin modificări de lege, acolo unde o cere cadrul legal).	
	20	E. Structurarea deficitară a Proiectului Constatăm că Anexa 2 la Cerințe stabilește procedurile dintre navă și terminal înainte de manipularea încărcăturii, reprezentând, în esență, o reproducere a dispozițiilor Secțiunii 4 a Codului BLU. În același timp, Anexele 9 și 11 la Cerințe reproduc Anexele IV și VI la Directiva 96, care la rândul lor preiau selectiv prevederi din Codul BLU, inclusiv din Secțiunea 4 a acestuia. Ca urmare, Proiectul conține mai multe suprapuneri și redundanțe, întrucât un șir de prevederi, care apar mai întâi în Anexa 2, se repetă apoi fie în Anexa 9, fie în anexa 11, fiind formulate ușor diferit. Corelarea dintre prevederile anexelor Cerințelor și dispozițiile Codului BLU este prezentată mai jos, evidențiind normele repetitive din textul Proiectului:	Nu se acceptă. Autorul observației se contrazice cu obiecția privind Carențe privind accesibilitatea și transparența Proiectului.

		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anexa 2 la Cerințe</th><th>Anexa 9 la Cerințe</th><th>Anexa 11 la Cerințe</th><th>Codul BLU</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1.1.2</td><td>1</td><td></td><td>4.1.1.2</td></tr> <tr><td>1.1.3</td><td>2</td><td></td><td>4.1.1.3</td></tr> <tr><td>1.1.6</td><td>5</td><td></td><td>4.1.1.6</td></tr> <tr><td>1.1.8</td><td>6</td><td></td><td>4.1.1.8</td></tr> <tr><td>1.1.4</td><td>7</td><td></td><td>4.1.1.4</td></tr> <tr><td>1.1.7 și 2.1.4</td><td>8</td><td></td><td>4.1.1.7 și 4.2.1.4</td></tr> <tr><td>1.1.10</td><td>9</td><td></td><td>4.1.1.10</td></tr> <tr><td>1.1.11</td><td>10</td><td></td><td>4.1.1.11</td></tr> <tr><td>1.2.5</td><td></td><td>1</td><td>4.1.2.5</td></tr> <tr><td>1.2.6</td><td></td><td>2</td><td>4.1.2.6</td></tr> <tr><td>1.2.8</td><td></td><td>6</td><td>4.1.2.8</td></tr> <tr><td>1.2.4</td><td></td><td>7</td><td>4.1.2.4</td></tr> <tr><td>1.2.3</td><td></td><td>8</td><td>4.1.2.3</td></tr> <tr><td>2.1.6</td><td></td><td>9</td><td>4.2.1.6</td></tr> <tr><td>2.2.3</td><td></td><td>10</td><td>4.2.2.3</td></tr> <tr><td>2.1.7</td><td></td><td>11</td><td>4.2.1.7</td></tr> </tbody> </table> Asemenea dublări de norme și discrepanțe terminologice afectează negativ calitatea Proiectului, sub aspectul conciziei, logicii și coerenței actului normativ – normele se repetă, iar obiectul de reglementare este fragmentat în secțiuni distanțate între ele. În plus, astfel de redundanțe pot genera paralelisme nedorite, contrar cerințelor de calitate a actelor de legiferare prevăzute de Legea nr. 100/2017. În aceste condiții, anexele vizate necesită revizuire. Considerăm că varianta optimă este păstrarea în Proiect doar a anexei nr. 2 la Cerințe, eventual completată cu elementele lipsă din Anexele nr. 9 și nr. 11, pentru a elimina suprapunerile și a asigura claritatea și unitatea reglementării.	Anexa 2 la Cerințe	Anexa 9 la Cerințe	Anexa 11 la Cerințe	Codul BLU	1.1.2	1		4.1.1.2	1.1.3	2		4.1.1.3	1.1.6	5		4.1.1.6	1.1.8	6		4.1.1.8	1.1.4	7		4.1.1.4	1.1.7 și 2.1.4	8		4.1.1.7 și 4.2.1.4	1.1.10	9		4.1.1.10	1.1.11	10		4.1.1.11	1.2.5		1	4.1.2.5	1.2.6		2	4.1.2.6	1.2.8		6	4.1.2.8	1.2.4		7	4.1.2.4	1.2.3		8	4.1.2.3	2.1.6		9	4.2.1.6	2.2.3		10	4.2.2.3	2.1.7		11	4.2.1.7	
Anexa 2 la Cerințe	Anexa 9 la Cerințe	Anexa 11 la Cerințe	Codul BLU																																																																				
1.1.2	1		4.1.1.2																																																																				
1.1.3	2		4.1.1.3																																																																				
1.1.6	5		4.1.1.6																																																																				
1.1.8	6		4.1.1.8																																																																				
1.1.4	7		4.1.1.4																																																																				
1.1.7 și 2.1.4	8		4.1.1.7 și 4.2.1.4																																																																				
1.1.10	9		4.1.1.10																																																																				
1.1.11	10		4.1.1.11																																																																				
1.2.5		1	4.1.2.5																																																																				
1.2.6		2	4.1.2.6																																																																				
1.2.8		6	4.1.2.8																																																																				
1.2.4		7	4.1.2.4																																																																				
1.2.3		8	4.1.2.3																																																																				
2.1.6		9	4.2.1.6																																																																				
2.2.3		10	4.2.2.3																																																																				
2.1.7		11	4.2.1.7																																																																				
	21	Se propune eliminarea referințelor la statele membre ale Uniunii Europene, întrucât Cerințele nu au caracter internațional, iar astfel de mențiuni nu par adecvate contextului.	Se acceptă, redactat.																																																																				
	22	Cu referire la pct. 3.1, înțelegem că definiția respectivă a fost preluată din Directiva 96; totuși, observăm că noțiunea nu mai este utilizată nicăieri, nici în Directivă, nici în Proiect. În consecință, aceasta nu are o utilitate practică și ar trebui exclusă, din considerente de concizie a textului și pentru a facilita aplicarea acestuia.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la																																																																				

			Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	23	A se vedea comentariul general din Adresa DL privind inaccesibilitatea versiunii actualizate a Convenției SOLAS. Totodată, observăm că deși se presupune că trimiterile din Proiect se raportează la versiunea actualizată a Convenției SOLAS, în mai multe cazuri referirile din Proiect la regulile acesteia sunt depășite (unele nu sunt valabile deja nici pentru versiunea convenției aplicabilă în 2004)¹. În continuare, aceste referiri desuete vor fi menționate expres.	Se acceptă. Vom solicita ca Agenția Navală se publice pe pagina sa web textele Convenției Solar și Codului BLU. Totodată, toate normele din Codul BLU, la care se face referință în Directiva 2001/96/CE, au fost transpuse în proiect.
	24	A se vedea comentariul general din Secțiunea A a Adresei DL privind inaccesibilitatea versiunilor actualizate sau istorice ale Convenției SOLAS și ale codurilor adoptate în baza ei. Totodată, deși înțelegem că referirea la ”stadiul” Codului BLU din 4 decembrie 2001 este preluată din Directiva 96, această trimitere creează o situație nefirească, având în vedere că OMI a modificat ulterior Codul BLU prin rezoluțiile MSC.238(82) din 1 decembrie 2006 și MSC.304(87) din 14 mai 2010, inclusiv în contextul adoptării prin rezoluția MSC.268(85) din 4 decembrie 2008 și intrării în vigoare în 2011 a Codului internațional al mărfurilor maritime solide în vrac („Codul IMSBC”), cu care trebuie corelată aplicarea prevederilor Codului BLU. Prin urmare, Proiectul transpune Codul BLU într-o versiune depășită, deși, în calitate de parte la Convenția SOLAS, Republica Moldova ar trebui să asigure implementarea acesteia și a instrumentelor sale de dezvoltare în forma actualizată.	Se acceptă. Vom solicita ca Agenția Navală se publice pe pagina sa web textele Convenției Solar și Codului BLU. Totodată, toate normele din Codul BLU, la care se face referință în Directiva 2001/96/CE, au fost transpuse în proiect.
	25	Dat fiind că prevederile Regulii IX/1.6 din Convenției SOLAS sunt deja reproduse expres în textul definiției (în subpunctele definiției), referirea la regula însăși este redundantă. Totodată, reiterăm convingerea că trimiterile directe la dispozițiile convenției nu sunt de dorit, întrucât pot deveni (sau sunt deja) depășite odată cu modificările aduse ulterior instrumentului internațional.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-

			2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	26	Proiectul folosește, alternativ, termenii „cală” și „magazie” pentru termenul englezesc „hold”. Pentru a asigura precizia și claritatea reglementărilor, propunem utilizarea în toate cazurile a termenului ”cală”.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	27	În urma amendamentelor la Convenția SOLAS intervenite după anul 2001 – anul adoptării Directivei 96 – punctul 27 al Regulii 3 din Capitolul II-2 nu mai conține definiția navelor de transport mixt (combination carrier), ci pe cea a termenului „helicopter facility”. ² Această situație confirmă riscul ca trimiterile la articolele sau punctele concrete ale Convenției să fie inexacte și să inducă confuzii la aplicare.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	28	Trimiterea este, cel mai probabil, greșită. Atât în versiunea consolidată 2004, cât și cea din 2018, a Convenției SOLAS, găsite pe Internet, definiția în cauză este prevăzută deja la punctul 1.6 din Capitolul XII al Convenției SOLAS. Totodată, considerăm oportun ca definiția mărfii care face obiectul reglementărilor Proiectului să fie reprodusă integral în textul acestuia, fără a se recurge la trimiteri	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-

		externe. O asemenea soluție ar facilita aplicarea prevederilor și ar elimina riscul interpretărilor divergente în cazul modificării ulterioare a Convenției.	2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	29	Similar observației formulate la punctul 3.5, considerăm oportun ca definiția cerealelor să fie reprodusă integral în textul Proiectului, fără recurgerea la trimiteri externe.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	30	Considerăm definiția organizației recunoscute a fost ajustată deficient la transpunere, întrucât definiția ajustată include doar organizațiile recunoscute de Guvernul Republicii Moldova, deși ulterior (în punctul 11 al Cerințelor) termenul este folosit în sens mai larg, desemnând organizații din alte țări. Mai mult ca atât, având în vedere evoluția actelor comunitare, definiția organizațiilor recunoscute din Directiva 963 se referă în prezent la organizațiile recunoscute de Comisia Europeană în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 391/2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor.	Nu se acceptă. Regulamentul (CE) nr. 391/2009 a fost transpus prin Hotărîrea Guvernului nr. 2/2020.
	31	Considerăm că definirea informației cu privire la marfă prin trimitere la regulile Convenției SOLAS nu reprezintă o modalitate adecvată de reglementare, din cauza inaccesibilității și lipsei de transparență asociate unei astfel de abordări, așa cum am menționat și în Secțiunea A a Adresei DL. Inaccesibilitatea reglementării devine și mai accentuată prin faptul că, deși anterior regula SOLAS la care se face trimitere descria informația cu privire la marfă, modificările ulterioare au făcut ca, pentru mărfurile solide în vrac, regula să trimită la Secțiunea 4 a Codului IMSBC. Ca urmare, punctul 3.14 al Cerințelor contravine și prevederii art. 55 alin. (3) din Legea 100/2017 privind actele normative, conform căreia	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea

		nu este permisă trimiterea la o altă normă de trimitere. Utilizând norme de trimitere, Proiectul stabilește obligații normative, dar nu permite viitorilor utilizatori să stabilească în mod cert conținutul și cerințele privind informația referitoare la marfă. Mai important este că pe lângă inaccesibilitatea Convenției SOLAS actualizate, Codul IMSBC este la fel de inaccesibil, nefiind publicat de OMI și în Republica Moldova. Și Codul IMSBC a suferit multiple modificări de la adoptarea sa în 2008 (a se vedea extrasul din lista modificărilor la convențiile OMI anexat la Adresa DL - "Lista modificărilor SOLAS", pagina 13), ceea ce accentuează problema accesibilității normelor la care Proiectul face referire și, mai important, a clarității obligațiilor impuse vrachierelor și operatorilor de terminale. Secțiunea 4.2.2 a Codului IMSBC stabilește o listă de 16 elemente informaționale (vizând anume proprietățile mărfii), care trebuie comunicate de expeditor comandantului navei, multe dintre care nu au fost niciodată indicate în regula VI/2 din Convenția SOLAS, inclusiv indicarea codului BCSN (Bulk Cargo Shipping Name), identificatorul mărfii solide în vrac în documentele de transport maritime. Totodată, volumul de informație cerut de Codul IMSBC este substanțial mai cuprinzător decât cel prevăzut în formularul inclus în anexa nr. 8 la Cerințe. Mai mult, conform Codului IMSBC aceste formulare nu constituie informația cu privire la marfă, ci se prezintă suplimentar acesteia. Având în vedere cele de mai sus, concluzionăm că Proiectul nu asigură o implementare adecvată și consecventă a cerințelor internaționale privind siguranța transportului mărfurilor solide în vrac. În situația în care nu se prevede traducerea și publicarea oficială a Convenției SOLAS și a Codurilor BLU și IMSBC, considerăm că cea mai adecvată soluție este reproducerea în Proiect a conținutului normelor acestor acte internaționale, la care Proiectul face trimitere, direct sau indirect. În mod particular, Cerințele ar trebui să prevadă explicit conținutul informației referitoare la marfă, așa cum acesta este stabilit în prezent în Secțiunea 4.2.2 a Codului IMSBC. Facem o propunere de completare a Cerințelor în acest sens în punctul 6.3.2 (adăugat mai jos).	integrală și în termen a Programului național de aderare.
	32	În continuarea raționamentului prezentat, considerăm oportun ca prevederea din Regula VI/7.3 a Convenției SOLAS (care nu este voluminoasă) să fie reprodusă integral în Proiect, fără a recurge la trimiteri: "Before a solid bulk cargo is loaded or unloaded, the master and the terminal representative shall agree on plan which shall ensure that the permissible forces and	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la

		moments on the ship are not exceeded during loading or unloading, and shall include the sequence, quantity and rate of loading or unloading, taking into consideration the speed of loading or unloading, the number of pours and the deballasting or ballasting capability of the ship. the plan and any subsequent amendments thereto shall be lodged with the appropriate authority of the port State.” Traducere: Înainte de încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, comandantul navei și reprezentantul terminalului trebuie să convină asupra unui plan, care să asigure că forțele și momentele permise în raport cu nava nu sunt depășite în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare. Planul trebuie să includă secvența, cantitatea și rata de încărcare sau descărcare, ținând cont de viteza încărcării sau descărcării, numărul de turnări și capacitatea navei de balastare sau debalastare. Planul și orice modificări ulterioare trebuie depuse la autoritatea competentă a statului port.	Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	33	A se vedea comentariul general din Secțiunea A a Adresei DL privind inaccesibilitatea Convenției SOLAS și dificultățile de aplicare a normelor din Proiect, generate de trimiterea la acte internaționale greu accesibile. Observăm, de asemenea, că punctul 3.17 nu are rolul de a defini noțiunea menționată, ci doar face trimitere la regula corespunzătoare din Convenția SOLAS. Aceasta, la rândul ei, nu conține o definiție a declarației respective, ci stabilește doar cazurile în care urmează a fi declarată densitatea mărfii. Prin urmare, propunem ca dispoziția relevantă din Convenție să fie reprodușă direct în textul Proiectului, la punctul 6.3.4 (adăugat mai jos), caz în care includerea acestei definiții nu se mai justifică.	Se acceptă parțial. Vom solicita ca Agenția Navală se publice pe pagina sa web textele Convenției Solar și Codului BLU. Totodată, toate normele din Codul BLU, la care se face referință în Directiva 2001/96/CE, au fost transpuse în proiect.
	34	Reiterăm comentariul general din Secțiunea D a Adresei DL cu privire la atribuțiile de control de stat prevăzute de Proiect. Apreciam că utilizarea termenului ”vor veghea” nu este potrivită într-un act normativ național, chiar dacă este folosită în Directiva 96. În cazul în care este vorba de obligații pusă în sarcina operatorilor terminalelor, acestea trebuie exprimate prin termeni mai exacți, corespunzători limbajului juridic național.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.

	35	1. Înțelegem că termenul ”manual” este preluat din versiunea românească a Directivei 96. Totodată, considerăm că termenul ”ghid de informare” corespunde într-o mai mare măsură termenului ”information book” din versiunea engleză a Directivei 96 și din Codul BLU (pct. 6 din introducere și anexa (apendicele) 1), de unde a și fost preluat. 2. În privința conținutului recomandat al ghidurilor, considerăm că trimiterea doar la un singur subpunct al anexei nr. 6 nu este justificată. Anexa nr. 6 reprezintă o preluare a anexei 1 din Codul BLU, toate punctele acesteia (nu numai unul singur) constituind recomandări privind conținutul ghidurilor. 3. Referitor la termenul „autoritate competentă”, menționăm că, potrivit definițiilor incluse în Proiect, autoritatea competentă este Ministerul. Este necesară clarificarea dacă, în punctul 5.3, se avea în vedere referirea la Minister.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	36	Cu referire la punctul 5.4 facem trimitere la comentariul din Secțiunea C din Adresa DL.	Se acceptă. În proiectul hotărîrii Guvernului a fost introdus punctul 4 privind recunoașterea evaluărilor efectuate de organismele din statele Uniunii Europene.
	37	Nu am identificat pe pagina web a Institutului Național de Standardizare standarde cu desemnarea SM SR ISO 10011. Toate standardele din această categorie sunt desemnate ca SM ISO 10011 (https://shop.standard.md/ro/search_standards?query=10011). Totodată, observăm că standardul ISO 10011 a fost retras și înlocuit cu standardul 19011 încă din anul 20024, fiind ulterior adoptat și în calitate de standard moldovenesc, ultima versiune valabilă fiind SM EN ISO 19011:20185 . Toate standardele moldovenești din seria 10011 sunt publicate de Institutul Național de Standardizare cu statutul „nevalabil” (practic, sunt standarde învechite). În aceste condiții, stipularea în Proiect a obligației de aplicare a unor standarde ce nu mai sunt în vigoare - precum și utilizarea lor ca reper pentru justificarea aplicării altor standarde – va crea dificultăți practice semnificative pentru operatorii de terminale, întrucât nu vor exista organisme de certificare dispuse să efectueze auditarea conform unor standarde depășite.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	38	Reiterăm comentariul general din Secțiunea D a Adresei DL cu privire la atribuțiile de control de stat introduse de Proiect	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de

			aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	39	1. A se vedea comentariul la punctul 3.14 al Cerințelor. În prezentul punct propunem modificările de rigoare, reieșind din propunerea de a completa Cerințele cu un nou punct 6.3 privind informațiile referitoare la marfă. 2. Notăm că din versiunea actuală a Proiectului nu rezultă cu claritate cine, cum și când trebuie să prezinte comandantului informațiile referitoare la marfă și declarația aferentă. Această obligație este reglementată de Regula VI/2.1 din Convenția SOLAS, conform căreia: ”Expeditoarea trebuie să furnizeze comandantului navei sau reprezentantului acestuia informațiile corespunzătoare privind încărcătura, suficient de devreme înainte de încărcare, pentru a permite luarea măsurilor de precauție care pot fi necesare pentru stivuirea corespunzătoare și transportul sigur al încărcăturii. Astfel de informații trebuie confirmate în scris și prin documentele de transport corespunzătoare înainte de încărcarea mărfii la bordul navei. (...)”. Considerăm că transpunerea corespunzătoare a cerințelor de siguranță privind operațiunile cu mărfuri în vrac trebuie să includă expres această obligație din Convenția SOLAS în cadrul normativ național — transpunere pe care o propunem în noul punct 6.3 de mai jos. 3. Referirea la formularul de declarație cu privire la marfă este învechită în contextul actual al Convenției SOLAS și al cadrului asociat acesteia. Prin Rezoluția MSC.304(87), de modificare a Codului BLU, adoptată la 14 mai 20106, trimiterea din Codul BLU la propriul său apendice 5 a fost înlocuită cu trimiterea la formularul introdus prin secțiunea 4.2.3 a Codului IMSBC. Mai multe comentarii în această privință sunt incluse mai jos la Anexa 8 a Cerințelor.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.

		4. Notăm implementarea lacunară a Regulii XII/10 a Convenției SOLAS privind declarația de densitate a mărfurilor în vrac. Conform acestei reguli, declarația privind densitatea se prezintă doar în cazul încărcării unor vrachiere cu lungimea de 150 metri și mai mult. Proiectul omite să includă această condiție și prevede că declarația se prezintă ”dacă este necesar”, lăsând astfel la discreția autorității controlului statului portului decizia în cauză. Propunem includerea condiției de prezentare a declarației de densitate în punctul 6.3 mai jos.	
	40	După cum am menționat la punctul 6.1.3, obligația de a prezenta comandantului navei informațiile în cauză revine, în conformitate cu Convenția SOLAS, expeditorului mărfii, și nu terminalului sau reprezentantului acestuia. Prin urmare, pentru o implementare eficientă, Proiectul trebuie să stabilească această obligație direct în sarcina expeditorului. Rolul reprezentantului terminalului în acest flux informațional poate fi doar complementar, limitându-se la activități de atenționare și facilitare, întrucât terminalul nu exercită control asupra expeditorului și nici asupra discreției comandantului de a acționa în baza informațiilor primite de la acesta.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	41	1. Reiterăm comentariul general din Secțiunea D a Adresei DL cu privire la atribuțiile de control de stat prevăzute de Proiect. 2. Cu privire la completările propuse la subp.7.1, considerăm că o bună implementare a cadrului internațional de asigurare a siguranței vrachierelor, trebuie să includă transpunerea expresă a conținutului Regulii VI/7.3 din Convenția SOLAS, la care se face trimitere și care prevede scopul planului și elementele sale obligatorii, precum și obligația de a depune planul la autoritatea statului portului. Transpunerea doar a prevederilor Directivei 96 rezultă, nenecesar, într-o reglementare fragmentară și netransparentă. De asemenea, întru evitarea neclarităților, considerăm recomandabil ca Proiectul să specifice limba engleză ca limbă de întocmire a planurilor, întrucât este puțin probabil că întocmirea lui în limba română va fi acceptabilă pentru navă.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.

	42	Referitor la punctele 8 și 9 reiterăm comentariul general din Secțiunea D a Adresei DL cu privire la atribuțiile de control de stat prevăzute de Proiect. Dispozițiile acestor puncte reprezintă norme preluate ad litteram din Directiva 96, fără o dezvoltare națională corespunzătoare. În forma actuală, acestea fundamentează intervenții discreționare ale autorității statului portului, care nu sunt delimitate de reguli clare. Nu este precizat modul de exercitare a acestor intervenții – dacă se emit decizii, care este forma lor, posibilitățile de contestare în caz de dezacord. Cu privire la punctul 9 nu se precizează în ce poate consta intervenția și dacă ea va avea caracter obligatoriu sau doar consultativ. Atribuțiile conferite Agenției Navale prin aceste norme pot conduce la restricționarea activității navelor și terminalelor, ceea ce, potrivit Legii 131/2012 privind controlul de stat, constituie măsuri restrictive. În consecință, implementarea acestor atribuții trebuie corelată cu cerințele Legii nr. 131/2012, inclusiv necesitatea stipulării prin lege a cazurilor în care pot fi aplicate măsuri restrictive și a tipurilor de măsuri aplicabile. Considerăm, prin urmare, că aceste atribuții trebuie raportate expres la cerințele Legii nr. 131/2012, pentru a garanta respectarea principiilor și regulilor care guvernează controlul de stat, cum ar fi: delimitarea competențelor, proporționalitatea și oportunitatea măsurilor, dreptul la contestare, precum și regulile privind inițierea controalelor inopinate și aplicarea măsurilor restrictive. În concluzie, Proiectul trebuie să trateze aceste aspecte pentru a asigura o reglementare clară, proporțională și previzibilă.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	43	Considerăm necesară redactarea punctului 10 pentru a elimina echivocul privind responsabilitatea reprezentantului terminalului pentru efectuarea reparațiilor avariilor la navă.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	44	1.	Nu se acceptă.

		Cu privire la termenul „organizație recunoscută” folosit în punctele 11 și 12, reiterăm observațiile formulate la punctul 3.11 mai sus și propunem ajustările corespunzătoare. 2. În ceea ce privește înlocuirea conjuncției „sau” cu „și” în punctul 11, observăm existența unor discrepanțe între versiunile română și engleză ale Directivei 96, utilizarea conjuncției „sau” în versiunea românească fiind, în mod evident, eronată. 3. La punctul 12 considerăm importantă reflectarea faptului că implicarea organizației recunoscute nu constituie o obligație, ci o opțiune a autorității, în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) din Directiva 96.	Potrivit pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	45	În ceea ce privește punctul 14 reiterăm comentariul general din Secțiunea D a Adresei DL cu privire la atribuțiile de control de stat prevăzute de Proiect. Totodată, semnalăm o transpunere deficitară a dispozițiilor Directivei 96 în acest punct. Punctul 5.4 din Cerințe nu stabilește nicio perioadă la care ar putea face referire punctul 14. În Directiva 96, trimiterea corespondentă vizează articolul 6, care reglementează posibilitatea acordării unei autorizații temporare de funcționare, pe o durată de 12 luni, terminalelor nou-înființate, urmând ca, la expirarea acestei perioade, să fie efectuată verificarea corespunzătoare. Deoarece articolul 6 al Directivei nu a fost, în general, transpus în Proiect, trimiterea la „perioadă” din punctul 14 apare ca neclară și lipsită de coerență.	Acea excepție este menționată la pct. 3 din proiectul hotărârii Guvernului.
	46	Punctele 16 și 17, precum și propoziția propusă spre eliminare în punctul 15 nu trebuie transpuse prin acte normative naționale, întrucât se referă exclusiv la aplicarea Directivei 96 în calitate de act al Uniunii Europene, ca organizație internațională a statelor sale membre. În acest context menționăm că Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, adoptat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018, admite existența unor dispoziții ale actelor europene care nu sunt pasibile de transpunere (și care se marchează în tabelul de concordanță ca ”prevederi UE inaplicabile”). Conform punctului 42 subpct. 4) al Regulamentului, asemenea prevederi sunt cele care ”se referă la activitatea Comisiei Europene sau a altor agenții europene, ori sunt prevederi generale care nu sunt supuse procedurii de transpunere referitoare la intrarea în vigoare, transpunerea și aplicarea actului UE etc.”	Se acceptă, pct. 16-17 au fost excluse din proiect.

		Aceeași abordare este confirmată și de punctul 3.6.1.6 al Metodologiei privind armonizarea legislației Republicii Moldova la legislația Uniunii Europene, aprobată prin Ordinul Cancelariei de Stat nr. 1 din 9 ianuarie 2023, potrivit căruia ”Unele dispoziții ale actului UE conțin obligații doar pentru instituțiile UE și nu sunt adresate statului membru. Obligațiile Comisiei Europene, care sunt incluse în directive sau regulamente, nu impun măsuri de transpunere la nivel național.”	
	47	1. Propunem înlocuirea termenului ”încărcătură” cu cel de ”marfă”, pentru a asigura uniformitate terminologică, dat fiind că Proiectul folosește în principal termenul „marfă”. 2. Considerăm că „tiraj de aer” nu reprezintă traducerea corectă a termenului „air draught”, care desemnează, la chei, înălțimea navei de la linia de plutire până la punctul său cel mai înalt. Observăm că în actele românești similare se folosește termenul „gabaritul aerian”, al cărui preluare o propunem. De altfel, termenul este folosit și în Proiect (anexa 7 lit. (h); anexa nr. 10, pct.6) 3. Notăm că formularul solicită indicarea „gradului” mărfii, însă nu este clar ce anume trebuie menționat. Este posibil să se refere la categoriile prevăzute de Codul IMSBC (Grupele A, B și C — a se vedea nota de subsol...), dar acest lucru nu este cert. În această situație, considerăm că este necesară clarificarea sensului termenului și includerea unor note explicative corespunzătoare.	Se acceptă, redactat.
	48	Se propune corectarea frazei, conform formularului de plan inclus în Codul BLU, care face referire la abaterile de la un plan concret întocmit, și nu de la „exemplul de plan”. Cu privire la folosirea termenului „căpitan”, dacă se are în vedere comandantul navei, trebuie folosit termenul corespunzător, astfel cum este utilizat în toate celelalte cazuri în Proiect.	Se acceptă, redactat.
	49	Unele din aceste abrevieri au sens doar când este vorba de un plan întocmit în limba engleză. A se vedea comentariul la subpunctul 7.1 al Cerințelor (limba de întocmire a planului).	Se acceptă, redactat.
	50	Notăm că exemplul de plan din Codul BLU conține un chenar îngroșat, fiind astfel clar la ce se referă nota de mai sus. În Proiect planul este reprodus fără acest chenar îngroșat, astfel încât nota își pierde sensul. Considerăm că chenarul îngroșat trebuie reprodus ca atare, deoarece are relevanță pentru înțelegerea corectă a planului.	Î.C.S. “Danube Logistics” S.R.L. urmează să prezinte textul chenarului menționat.

51	Aici, și în continuare, propunem înlocuirea termenului „manipulare” cu termenul „transfer”, întrucât redă într-o mai bună măsură acțiunea de mutare a mărfii între țărm și navă, care se are în vedere.	Se acceptă, redactat.
52	Această procedură nu folosește termenul „căpitan”, ci cel de comandant, care este deja definit în punctul 3.10 al Cerințelor.	Nu este clară obiecția.
53	Proiectul folosește mai mulți termeni diferiți pentru aceeași noțiune ”trimming” – respectiv „distribuție”, „ajustare”, „rujare”, „nivelare”. Pentru a asigura uniformitatea terminologică, propunem utilizarea exclusivă a termenului ”nivelare” în toate cazurile.	Se acceptă, redactat.
54	”Stowage” în Secțiunea 4.1.1.9 a Codului BLU nu înseamnă depozitare, ci stivuire.	Se acceptă, redactat.
55	Reieșind din prevederile secțiunii 4.2.6 a Codului BLU, reprodusă în punctul 2.1.6, este vorba despre sistemele de tip conveyer ⁹ , folosite la terminale pentru încărcarea navelor. Considerăm că această noțiune este adecvat redată în limba română prin termenul ”sistem transportor” ¹⁰ , așa cum acest termen apare, de exemplu, în punctul 2.1.7 mai jos. Folosirea expresiei „sistem de transport” în acest context este derutantă.	Se acceptă, redactat.
56	Norma este o preluare din Secțiunea 4.2.2 a Codului BLU; totuși, considerăm că exprimarea prin formule precum „sunt considerate proceduri importante” nu este adecvată pentru redactarea reglementărilor la nivel național. Proiectul trebuie să fie univoc referitor la faptul dacă cerințele sale sunt obligatorii pentru aplicare sau nu.	Nu este clară obiecția.
57	Se propune modificarea de mai sus, întrucât în caz contrar norma devine circulară și lipsită de sens. Totodată, semnalăm că punctul 3.1 reproduce prevederile Secțiunii 4.3.1 din Codul BLU și permite utilizarea unor modele echivalente pentru planul de operare. În același timp, punctul 3.15 al Cerințelor definește planul exclusiv cu referire la formatul stabilit în anexa nr. 1 la Cerințe, fără a admite posibilitatea planurilor în alte formate.	Se acceptă, redactat.
58	Modificarea propusă în text reiese din termenele definite în Proiect; în caz contrar, s-ar înțelege că fiecare astfel de plan trebuie depus la Minister. La nivel mai general, semnalăm că punctul 3.2 din Anexa nr. 2 la Cerințe reproduce Secțiunea 4.3.2 din Codul BLU, însă prevederi similare sunt deja incluse în Cerințele propriu-zise (punctul 7.1). Considerăm că astfel de repetiții trebuie eliminate din Proiect. De asemenea, prevederea din punctul 3.3, care reproduce Secțiunea 4.3.3 din Codul BLU, ar fi mai potrivit să fie inclusă în punctul 7 din Cerințe.	Se acceptă, redactat.
59	Cu privire la „gabaritul aerian” a s se vedea comentariul resectiv la Anexa nr.1 la Cerințe.	Se acceptă, redactat.

60	Nici Cerințele, nici anexele la ele nu conțin un document denumit drept „ghid”, astfel încât trimiterea din acest alineat trebuie corectată pentru a face referire la „liniile directe” din anexa nr. 12 la Cerințe, care se au de fapt în vedere. Totodată, considerăm că distanțarea acestor anexe în cadrul Proiectului - prin interpunerea altor opt anexe cu aplicare complet diferită - nu reprezintă o structurare optimă. Liniile directe trebuie fie să constituie o (sub-)anexă la anexa nr.3 , fie să fie introduse ca anexa nr. 4 la Cerințe, imediat după anexa nr. 3.	Se acceptă, redactat.
61	Cu privire la „gabaritul aerian” a se vedea comentariul respectiv la Anexa nr.1 la Cerințe.	Se acceptă, redactat.
62	La fel ca și în cazul punctelor 1 și 2.2 ale Cerințelor, se propune eliminarea referințelor la statele membre ale Uniunii Europene, întrucât Cerințele nu au caracter internațional, iar astfel de mențiuni nu sunt adecvate contextului.	Se acceptă, redactat.
63	Prin înlocuirea termenului ”magazie” cu cel de „cală” și a termenului „rujate” cu „nivelate” se urmărește asigurarea unei terminologii uniforme a Proiectului. A se vedea comentariile la pct. 3.4.2 din Cerințe și pct.1.1.8 din Anexa nr. 2.	Se acceptă, redactat.
64	Considerăm necesară redactarea punctului 2, pentru a evita echivocul privind obligativitatea certificării instalațiilor și personalului terminalelor, și riscul ca autoritățile de control să pretindă ulterior asemenea certificate exclusiv pe baza acestei prevederi sumare din Proiect. Trebuie să se aibă în vedere că mențiunile din Directiva 96 privind certificarea instalațiilor sau personalului acestora sunt distincte de cerința privind instituirea unui sistem certificat de management al calității la terminale. Directiva 96 nu impune obligativitatea certificării instalațiilor sau personalului, lăsând acest lucru la discreția statelor membre. În situația în care intenția autorilor Proiectului este de a stabili certificarea obligatorie prin reglementări naționale, trebuie respectate cerințele Legii 160/2011 privind actele permissive, conform căreia condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea și retragerea certificatelor se stabilesc prin lege (art. 41 alin. (3)). Mai mult, în cazul în care certificarea instalațiilor terminalului s-ar califica drept o autorizație de activitate (lipsa certificatului împiedică activitatea de deservire a vrachierelor), stabilirea unor asemenea acte permissive ar trebui să respecte cerințele Legii 160/2011 cu privire la autorizații: condițiile primare, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea, deținerea	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.

		și retragerea autorizațiilor se stabilesc prin lege. Pentru eliberarea unei autorizații, legea prevede expres lista exhaustivă a documentelor care se anexează la cerere, taxa, precum și lista exhaustivă a condițiilor a căror neîndeplinire poate conduce la retragerea autorizației. Guvernul aprobă, în limitele legii, procedura amănunțită și cerințele specifice în cazul în care autorizarea poate fi acordată parțial sau aceeași autorizație se acordă în mod diferit în funcție de particularitățile activității, obiectului și/sau subiectului. (art. 4 ¹ alin. (2).	
	65	Se impune coordonarea termenului folosit în punctul 5.3 al Cerințelor cu cel din anexa nr. 6, oricare ar fi termenul folosit în final. Referirile la "registrele de informații" sunt incongruente (Proiectul nu se mai referă nicăieri la registre de informații) și nu se integrează coerent în restul Proiectului.	Se acceptă, redactat.
	66	Cu privire la „gabaritul aerian” a se vedea comentariul respectiv la Anexa nr.1 la Cerințe.	Se acceptă, redactat.
	67	Înțelegerea noastră este că se au în vedere navele definite la punctul 3.4.3 al Cerințelor.	Se acceptă, redactat.
	68	Modificările sunt propuse în concordanță cu propunerea de completare a Cerințelor cu punctul 6.3. De asemenea, constatăm că formularul inclus în Proiect este învechit în contextul actual al Convenției SOLAS și a cadrului său asociat. Prin Rezoluția MSC.304(87), de modificare a Codului BLU, adoptată la 14 mai 2010, formularul din apendicele 5 al acestuia (menționat în Directiva 96) a fost înlocuit cu cel introdus prin secțiunea 4.2.3 a Codului IMSBC. Redactările corespunzătoare sunt sugerate mai jos. Totodată, actualizarea formularului va implica transpunerea în cadrul național a anumitor elemente ale Codului IMSBC, cum ar fi codurile BCSN (Bulk Cargo Shipping Name), clasificarea mărfurilor pe grupe (A, B, C) sau ca MHB (materiale periculoase numai în vrac).	Se acceptă, redactat.
	69	Redactări efectuate în conformitate cu formularul introdus prin punctul 4.2.3 al Codului IMSBC.	Se acceptă, redactat.
	70	Întreaga anexă nr. 6 la Cerințe constituie o preluare a anexei IV din Directiva 96 (actualizată ultima dată în 2008). Punctul 6 al acestei anexe a directivei reproduce dispozițiile Codului BLU (4.1.1.8; 5.1.4) în versiunea sa în vigoare la momentul adoptării Directivei 96, inclusiv referința la Codul de practică OMI pentru siguranța transportului mărfurilor solide în vrac (Codul BC), act adoptat în cadrul OMI, sub egida Convenției SOLAS, care a fost valabil până în anul 2011.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități

		Începând cu anul 2011, potrivit pct. 7 al Rezoluției MSC.268(85) din 4 decembrie 2008, Codul BC a fost înlocuit cu Codul IMSBC13 , 14 , care conține , între altele, o secțiune dedicată nivelării (rujării) mărfurilor în vrac. Totodată, Codul BLU în versiunea actualizată ulterior intrării în vigoare a Codului IMSBC, prevede în prezent, la pct. 5.1.4, că nivelarea mărfurilor în vrac trebuie efectuată în conformitate cu procedurile stabilite de Codul IMSBC. Prin urmare, menținerea în Proiect a referințelor la Codul BC conduce la implementarea unor prevederi depășite și cu caracter pur recomandabil din sistemul de acte subsecvente Convenției SOLAS. În același timp, dispozițiile actuale, obligatorii pentru aplicare (a se vedea Rezoluția MSC.268(85)), care constituie obligații de drept internațional public pentru Republica Moldova, precum și pentru operatorii navelor sub pavilionul statelor membre OMI, rămân neimplementate.	publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	71	Reieșind din definițiile incluse în Proiect, autoritatea competentă este Ministerul. Se recomandă verificarea dacă intenția autorilor Proiectului este într-adevăr de a face aici referire la Minister.	Se acceptă, redactat.
	72	A se vedea comentariul la punctul 2.1.6 din Anexa nr. 2 la Cerințe.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	73	Se propun redactări menite să redea mai bine conținutul dispozițiilor secțiunii 6.3.3 a Codului BLU15 , care stă la baza normei preluate în Directiva 96. Traducerea în limba română a Directivei prezintă inexactități și nu reflectă adecvat sensul prevederilor originale.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități

			publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	74	Reieșind din definițiile incluse în Proiect, autoritatea competentă este Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Este necesar de verificat dacă intenția autorilor Proiectului este, într-adevăr, de a include o referință expresă la minister.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	75	Se propun redactări menite să redea mai bine conținutul dispozițiilor secțiunii 6.2.2.8 a Codului BLU16 , care stă la baza normei preluate în Directiva 96. Traducerea în limba română a Directivei prezintă inexactități și nu reflectă adecvat sensul prevederilor originale.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	76	Cu referire la propunerea de folosire a expresiei „sistem transportor” a se vedea comentariul la punctul 2.1.6 din Anexa nr. 2 la Cerințe.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități

			publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	77	Cu privire la termenul „gabaritul aerian” a se vedea comentariul resectiv la Anexa nr.1 la Cerințe.	Se acceptă, redactat.
	78	În opinia noastră în Republica Moldova lipsește cu desăvârșire un cadru normativ care să permită îndeplinirea cerinței de emitere a unui certificat de lipsă a gazelor de către un chimist aprobat de terminal sau de autoritatea portuară. De asemenea, nu este clar ce se are în vedere prin autoritate portuară. Acest aspect trebuie luat în considerare la analiza impactului Proiectului, pentru a identifica eventuale alternative.	Se acceptă, redactat.
	79	Referirea la Codul BC este învechită. Prin modificarea Codului BLU în 2010 ¹⁷ aceasta a fost înlocuită cu trimiterea la Codul IMSBC. A se vedea comentariile la punctul 6 din Anexa nr. 9 a Proiectului.	Se acceptă, redactat.
	80	Cu referire la propunerea de folosire a expresiei „sistem transportor” a se vedea comentariul la punctul 2.1.6 din Anexa nr. 2 la Cerințe.	Se acceptă, redactat.
Î.S. “Portul Fluvial Ungheni” (nr. 153 din 30.10.2025)	81	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Agencia Navală (nr. 03-403 din 03.10.2025)	82	Cu referire la pct. 2 din partea dispozitivă a PHG, prin care se stabilește o perioadă de tranziție de 36 luni pentru punerea în aplicare a sistemului de management al calității și 12 luni suplimentare pentru evaluarea acestuia, considerăm necesară revizuirea termenului de 36 luni, prin micșorarea acestuia la 24 luni. Considerăm această modificare din necesitatea alinierii rapide la cerințele UE și internaționale, precum și de importanța aplicării accelerate a prevederilor BLU Code și BLU Manual în complexul portuar, pentru a diminua riscurile de incidente sau accidente. Totodată, menționăm că potrivit acțiunii nr. 150 din Anexa A la Clusterul 4 al PNA 2025-2029, termenul pentru transpunere este anul 2026.	Nu se acceptă. Modificarea propusă este o suprasarcină asupra mediului de afaceri. Astfel, se păstrează termenul tranzitoriu stipulat pentru a avea timp și resurse financiare suficiente în vederea alinierii activității sale operaționale la cerințele proiectului.
	83	Cu referire la pct. 1 din Anexa la PHG, considerăm necesară ajustarea tezei prin excluderea expresiei „și statele membre ale Uniunii Europene”. O hotărâre de Guvern a Republicii Moldova nu poate produce efecte juridice asupra operațiunilor din porturile	Se acceptă, redactat.

		altor state, astfel încât formularea actuală depășește domeniul de aplicare al actului normativ național.	
	84	Cu referire la pct. 2 din Anexa la PHG, se constată că nu au fost preluate integral prevederile art. 2 din Directiva 2001/96/CE. Astfel, textul național omite dispoziția potrivit căreia: „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.” În acest sens, este necesară completarea pct. 2 al Anexei la PHG cu prevederile corespunzătoare.	Se acceptă, redactat.
	85	Cu referire la pct. 2.1.2 din Anexa la PHG, urmează a fi exclusă expresia „și statele membre ale Uniunii Europene”, pentru aceleași considerente expuse la observația precedentă. Actul normativ național nu poate extinde aplicabilitatea sa asupra terminalelor din alte state membre UE.	Se acceptă, redactat.
	86	Cu referire la pct. 3, la subpunctul 3.1 privind definiția „Convenții internaționale”, constatăm că lista convențiilor preluată reproduce referința la Directiva 95/21/CE, așa cum este indicat în art. 3 alin. (1) din Directiva 2001/96/CE. Totuși, menționăm că Directiva 95/21/CE a fost abrogată prin Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului. În aceste condiții, considerăm necesară actualizarea definiției „Convenții internaționale” în conformitate cu art. 2 alin. (1) din Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	87	Pct. 16 și 17 din Anexa la PHG, urmează a fi excluse.	Se acceptă, redactat.
	88	Pe parcursul textului proiectului se utilizează termenul „țarm”. Având în vedere că noțiunea de „terminal” este definită expres la pct. 3.7 din Anexa la PHG, propunem substituirea termenului „țarm” cu „terminal”, pentru a asigura unitatea și claritatea terminologică a actului normativ.	Parțial se acceptă. Unele sintagme nu au fost modificate, fiind păstrată redacția textului original în vederea respectării pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu

			privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	89	Cu referire la pct. 6 și pct. 11-13 din Anexa la PHG, considerăm necesară reexaminarea formulărilor actuale prin raportare la draftul de proiect transmis anterior de EMSA privind transpunerea Directivei 2001/96/CE. În acel proiect, prevederile corespunzătoare sunt corelate cu dispozițiile de la pct. 7 „Operations of NARM’s Maritime Safety Department”, asigurând o adaptare mai clară și mai adecvată la cadrul instituțional național. Recomandăm ca aceste prevederi să fie ajustate în conformitate cu acel model, pentru a evita incoerențe și pentru a reflecta mai fidel realitățile operaționale din Republica Moldova.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.
	90	Totodată, reamintim că prin scrisoarea ANRM nr. 03-304 din 16.07.2025, ANRM a expediat către MIDR un set de livrabile tehnico-juridice elaborate cu sprijinul EMSA în cadrul proiectului BCSEA II, care includeau și proiectul de act normativ privind transpunerea Directivei 2001/96/CE. Având în vedere că MIDR se află în posesia acestui draft, considerăm util și pertinent ca acesta să fie consultat și valorificat în continuarea procesului legislativ, întrucât adaptarea realizată în acel draft reflectă mai adecvat particularitățile cadrului instituțional și juridic național.	Se ia act.
Ministerul Sănătății (nr. 09/3634 din 20.11.2025)	91	La Anexa 5: 1.1 pct. 4 va avea următorul cuprins: „4. Personalul terminalului implicat în operațiunile de încărcare și descărcare va fi asigurat cu mijloace de protecție individuală corespunzător domeniului pe care îl reprezintă în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 108/2022 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind echipamentele individuale de protecție,	Se acceptă. Punctul 4 a fost completat cu propoziția menționată.

Ministerul Mediului (nr. 13-05/2913 din 03.11.2025)		respectiv prevenirea riscurilor de accidentare în muncă conform prevederilor Legii nr.186/2008 securității și sănătății în muncă.”	
	92	1.2. se completează cu pct. 5 cu următorul cuprins: „5. Supravegherea sănătății personalului aflat la bordul navei și personalul de supraveghere a terminalului va fi efectuată în conformitate cu prevederile Regulamentului sanitar cu privire la supravegherea sănătății lucrătorilor aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1079/2023 cu privire la examenele medicale profilactice obligatorii ale lucrătorilor.”	Se acceptă, redactat.
	93	La punctul 3 (definiții) al proiectului Cerințelor și procedurilor pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, se propune includerea unei mențiuni la Legea apelor nr. 272/2011 și Regulamentul privind monitorizarea și evidența sistematică a stării apelor de suprafață și a apelor subterane (HG nr. 932/2013), pentru a asigura integrarea procedurilor cu monitorizarea poluării apelor portuare.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare. Astfel, pentru a evita interpretări eronate la verificarea gradului de transpunere a proiectului, se păstrează redacția originală a textului consolidat al actului european.
	94	La punctul 9, considerăm oportun de a specifica că intervenția autorităților include evaluarea riscurilor de poluare a apelor, cu obligația de notificare către Agenția de Mediu în cazul unor incidente potențiale.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea

			integrală și în termen a Programului național de aderare. Astfel, pentru a evita interpretări eronate la verificarea gradului de transpunere a proiectului, se păstrează redacția originală a textului consolidat al actului european.
95	La fel se propune extinderea prevederilor privind apa de balast (transpuse din Anexa IV a directivei) pentru a include controale privind contaminanții, conform Convenției privind gestionarea apelor de balast (IMO, 2004), ratificată de Republica Moldova.		Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare. Astfel, pentru a evita interpretări eronate la verificarea gradului de transpunere a proiectului, se păstrează redacția originală a textului consolidat al actului european.
96	La punctul 14 (verificări periodice), considerăm necesar adăugarea cerinței de raportare anuală către Ministerul Mediului privind incidentele cu impact asupra apelor, inclusiv deversări accidentale.		Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea

			integrală și în termen a Programului național de aderare. Astfel, pentru a evita interpretări eronate la verificarea gradului de transpunere a proiectului, se păstrează redacția originală a textului consolidat al actului european.
	97	Suplimentar, recomandăm includerea unei cerințe ca terminalele să efectueze evaluări de impact asupra mediului (conform Legii nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului) pentru operațiuni cu mărfuri potențial poluante.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare. Astfel, pentru a evita interpretări eronate la verificarea gradului de transpunere a proiectului, se păstrează redacția originală a textului consolidat al actului european.
Expertizare			
Ministerul Justiției (nr. 04/2-11308 din 19.11.2025)	98	La pct. 3 din proiectul hotărârii, atragem atenția asupra formulării defectuoase a prevederilor ce vizează termenele stabilite pentru punerea în aplicare a sistemului de management al calității și pentru evaluarea sistemului menționat. Astfel, pentru precizia normei, se va indica, că „în termen de 36 luni de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, (se va menționa autoritatea competentă) va întreprinde măsurile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de management al calității”. Totodată, urmează a fi precizată data de la care va începe curgerea termenului de 12 luni pentru evaluarea sistemului respectiv, precum și de către cine va fi realizată.	Nu se acceptă. Motivul refuzului este argumentat de faptul că sistemele de management al calității se vor institui și implementa de fiecare întreprindere, care operează facilități portuare. Astfel, este incorectă propunerea de indicare a autorității publice, din motiv că astfel de atribuții exced competențele

			Agenției Navale sau unei alte autorități publice în domeniul transportului naval.
	99	La proiectul Cerințelor: Întru corectitudinea redactării, în parafa de aprobare, cuvântul „Aprobat” se va substitui cu cuvântul „Aprobate”.	Se acceptă, redactat.
	100	La pct. 1, se vor include prevederi doar în privința obiectului de reglementare. În acest sens, se recomandă redarea scopului Cerințelor în nota de fundamentare.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare. Astfel, pentru a evita interpretări eronate la verificarea gradului de transpunere a proiectului, se păstrează redacția originală a textului consolidat al actului european.
	101	La pct. 3: în textul definițiilor, se va exclude în toate cazurile cuvântul „înseamnă” fiind excedent, or, semnul grafic de punctuație „ - ”, reprezintă linia de pauză și marchează lipsa predicatului;	Se acceptă, redactat.
	102	La pct. 3: se vor revizui noțiunile „autoritatea controlului statului portului” și „autoritate competentă”, care, potrivit definiției, reprezintă aceeași autoritate.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități

			publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare. Astfel, pentru a evita interpretări eronate la verificarea gradului de transpunere a proiectului, se păstrează redacția originală a textului consolidat al actului european.
103	La sbp. 5.3, textul „punctul 1.1.” se va substitui cu textul „subpunctul 1.1.” (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiect). În context, semnalăm că, potrivit art. 52 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, punctele se însemnează consecutiv cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, urmate de punct, începând cu primul și terminând cu ultimul, de la începutul și până la sfârșitul actului normativ. Punctele pot fi divizate în subpuncte care se numerotează prin adăugarea consecutivă a cifrelor arabe, până la gradul de detaliere necesar.		Se acceptă, redactat.
104	La pct. 14 și 15 textele „În afară de aceasta,” și „De asemenea,” se vor exclude ca fiind excedente.		Se acceptă, redactat.
105	La anexa nr. 1, semnalăm că, notele de subsol nu reprezintă elemente de structură ale actului normativ, fapt pentru care urmează a fi excluse, iar textul acestora se va integra în puncte separate.		Se acceptă, redactat.
106	La anexa nr. 6 semnalăm că la sbp. 5.3 din Cerințe, care constituie temei-cadru pentru anexa nr. 6, se face referință la manuale, care este conformă cu prevederile Directivei 2001/96/CE, dar nu ghiduri, astfel cum este prevăzut atât în denumirea anexei nr. 6, cât și în conținutul acesteia. Prin urmare, textul anexei nr. 6 se va ajusta la prevederile sbp. 5.3 din Cerințe.		Se acceptă, redactat.
107	Cu titlu de observație generală, semnalăm că, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire, potrivit art. 54 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 100/2017. Totodată, în cazul utilizării termenului „punct” se va opta fie pentru varianta desfășurată, fie cea prescurtată „pct.”.		Se acceptă, redactat.
108	Adițional, conținutul proiectului urmează a fi redat conform prevederilor art. 54 din Legea nr. 100/2017, fiind expus într-o formulă clară și concisă, pentru a se exclude orice echivoc. Textul punctelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma		Se acceptă, redactat.

		instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective.	
Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/20587 din 19.11.2025, Raport nr. EHG25/10955 din 19.11.2025)	109	Prevederile propuse la punctul 6.2. subpunctul 6.2.2. potrivit proiectului generează condiții pentru o interpretare extensivă și acordarea unor drepturi abuzive reprezentantului terminalului. Astfel, expresia ”cât mai curând posibil” este ambiguă și nu stabilește un interval de timp concret pentru înștiințarea comandantului. Lipsa unui termen clar permite reprezentantului terminalului de a tergiversa în mod intenționat notificarea, în legătură cu informațiile conținute în formularul de declarație cu privire la marfă, sau să invoce că nu a avut posibilitatea de o face mai repede. Această lipsă de predictibilitate și transparență poate genera abuzuri, permițând astfel solicitarea unor avantaje necuvenite pentru accelerarea procedurii. De asemenea, deși formularea ”trebuie să se asigure” stabilește o obligație a reprezentantului terminalului, obiectul acestei obligații introduce un risc de corupție prin ambiguitatea modului în care această asigurare trebuie îndeplinită. În acest sens, prevederea nu este suficient de clară cu privire la modalitatea de comunicare/notificare a comandantului în legătură cu informațiile conținute în formularul de declarație cu privire la marfă. Recomandări: Reconsiderarea prevederilor propuse pentru pct.6.2. subpct.6.2.2.. În acest sens, se recomandă excluderea cuvintelor ”trebuie să se asigure” și ”cât mai curând posibil” prin stabilirea clară a termenului de înștiințare a comandantului, în legătură cu informațiile conținute în formularul de declarație cu privire la marfă și modul de comunicare/notificare a acestuia.	Parțial se acceptă. Punctul 6.2 subpunctul 6.2.2. s-a modificat. În ceea ce privește cuvintele ”trebuie să se asigure”, nu putem efectua modificări, deoarece potrivit pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare.

	110	Prevederile propuse pentru pct.10 al proiectului vor crea confuzii la aplicare referitor la termenul în care reprezentantul terminalului este obligat să raporteze comandantului în cazul în care s-a produs o avarie a structurii navei ori a echipamentelor acesteia în timpul încărcării sau descărcării. Totodată, se evidențiază caracterul lacunar al pct.11 al proiectului, care utilizează expresia ”informează administrația statului [...]”conferind reprezentantului terminalului și/sau comandantului o marjă de discreție în stabilirea termenului, care poate fi folosită abuziv pentru a evita obligația de a informa 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 în cazul în care avaria ar putea afecta structura navei sau integritatea etanșeității corpului sau sistemele tehnice esențiale ale navei. Lipsa unor reglementări clare în această situație va genera precondiții pentru abuzuri și, în consecință, poate fi considerat coruptibil.	Nu se acceptă. Potrivit pct. 2 din Hotărîrea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, Ministerele și alte autorități publice responsabile vor asigura, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare. Astfel, pentru a evita interpretări eronate la verificarea gradului de transpunere a proiectului, se păstrează redacția originală a textului consolidat al actului european.
--	-----	--	--

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU