



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 171 (XV) — Nr. 422

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 16 iunie 2003

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE				
Decizia nr. 216 din 15 mai 2003 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 78 alin. 3 din Codul de procedură civilă	1-3	649.	— Hotărâre privind trecerea unui imobil format din clădire și terenul aferent, proprietate publică a statului, din administrarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței în administrarea Ministerului Sănătății și Familiei	4-5
HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI				
648. — Hotărâre pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 827/2001 privind transferul fără plată al obiectului Corp cazare din obiectivul de investiții Grup săli învățământ cazare de la Centrul de Perfecționare a Personalului din Marina Civilă și Calificare Personal pentru Exploatare Portuară Constanța la Inspectoratul Navigației Civile — I.N.C. Constanța	4	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE		
		727.	— Ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței privind aprobarea cerințelor și procedurilor armonizate pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor	5-16

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 216

din 15 mai 2003

referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 78 alin. 3 din Codul de procedură civilă

Nicolae Popa	— președinte
Costică Bulai	— judecător
Nicolae Cochinescu	— judecător
Constantin Doldur	— judecător
Kozsokár Gábor	— judecător
Petre Ninosu	— judecător
Șerban Viorel Stănoiu	— judecător
Lucian Stângu	— judecător
Ioan Vida	— judecător
Florentina Baltă	— procuror
Doina Suliman	— magistrat-asistent șef

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 78 alin. 3 din Codul de procedură civilă, excepție ridicată de Marin Frunză în Dosarul nr. 828/2002 al Curții de Apel Galați — Secția civilă.

Dezbaterile au avut loc în ședința publică din 6 mai 2003 și au fost consemnate în încheierea din aceeași dată, când, având nevoie de timp pentru a delibera, Curtea a amânat pronunțarea la data de 15 mai 2003.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, constată următoarele:

Prin Încheierea din 3 octombrie 2002, pronunțată în Dosarul nr. 828/2002, **Curtea de Apel Galați — Secția civilă a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 78 alin. 3 din Codul de procedură civilă.**

Excepția de neconstituționalitate a fost ridicată de Marin Frunză cu ocazia soluționării recursului formulat împotriva Sentinței civile nr. 142 din 7 martie 2002 pronunțate de Tribunalul Galați în Dosarul nr. 112/2002.

În motivarea excepției de neconstituționalitate, autorul acesteia susține că dispozițiile legale criticate contravin prevederilor constituționale ale art. 1 alin. (3), ale art. 15, 16, 20, 21, 24 și 51, deoarece „încheierea nu poate fi atacată cu recurs sau cu altă cale de atac”.

Instanța de judecată apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, deoarece „neprevăderea unei căi de atac împotriva încheierii cu privire la asistența judiciară, nu încalcă drepturile și libertățile reclamantului [...]”.

Potrivit prevederilor art. 24 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, republicată, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului și Guvernului, iar în conformitate cu art. 18¹ din Legea nr. 35/1997, cu modificările ulterioare, a fost solicitat punctul de vedere al instituției Avocatul Poporului.

Președintele Camerei Deputaților apreciază că excepția este neîntemeiată, deoarece, potrivit art. 75 alin. 2 din Codul de procedură civilă, „asistența judiciară poate fi încuviințată oricând în cursul judecății, în total sau în parte”.

Guvernul consideră că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată. În acest sens, arată că „Legea fundamentală a lăsat la latitudinea legiuitorului reglementarea competenței, a procedurii, precum și a căilor de atac”.

Președintele Senatului nu a comunicat punctul său de vedere asupra excepției de neconstituționalitate ridicate.

Avocatul Poporului apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată. În esență, consideră că prevederile constituționale invocate în susținerea excepției sunt irelevante pentru soluționarea acesteia, întrucât nu au legătură cu critica formulată.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctele de vedere ale președintelui Camerei Deputaților, Guvernului și Avocatului Poporului, raportul întocmit în cauză de judecătorul-raportor, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și dispozițiile Legii nr. 47/1992, reține următoarele:

Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 144 lit. c) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (1), art. 2, 3, 12 și 23 din Legea nr. 47/1992, republicată, să soluționeze excepția de neconstituționalitate ridicată.

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie dispozițiile art. 78 alin. 3 din Codul de procedură civilă, dispoziții care au următorul cuprins: „*Încheierea cu privire la cererea de asistență sau prin care s-a revenit asupra asistenței încuviințate nu este supusă nici unei căi de atac.*”

Autorul excepției susține că dispozițiile legale criticate încalcă următoarele prevederi constituționale:

— Art. 1 alin. (3): „*România este stat de drept, democratic și social, în care demnitatea omului, drepturile și libertățile cetățenilor, libera dezvoltare a personalității umane, dreptatea și pluralismul politic reprezintă valori supreme și sunt garantate.*”;

— Art. 15 alin. (1): „*Cetățenii beneficiază de drepturile și de libertățile consacrate prin Constituție și prin alte legi și au obligațiile prevăzute de acestea.*”;

— Art. 16 alin. (1): „*Cetățenii sunt egali în fața legii și a autorităților publice, fără privilegii și fără discriminări.*”;

— Art. 20: „*(1) Dispozițiile constituționale privind drepturile și libertățile cetățenilor vor fi interpretate și aplicate în concordanță cu Declarația Universală a Drepturilor Omului, cu pactele și cu celelalte tratate la care România este parte.*

(2) Dacă există neconcordanțe între pactele și tratatele privitoare la drepturile fundamentale ale omului, la care România este parte, și legile interne, au prioritate reglementările internaționale.”;

— Art. 21: „*(1) Orice persoană se poate adresa justiției pentru apărarea drepturilor, a libertăților și a intereselor sale legitime.*

(2) Nici o lege nu poate îngreuna exercitarea acestui drept.”;

— Art. 24: „*(1) Dreptul la apărare este garantat.*

(2) În tot cursul procesului, părțile au dreptul să fie asistate de un avocat, ales sau numit din oficiu.”;

— Art. 51: „*Respectarea Constituției, a supremației sale și a legilor este obligatorie.*”

Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea consideră că nu pot fi reținute susținerile potrivit cărora textul de lege criticat ar contraveni prevederilor art. 15 alin. (1) care reglementează principiul universalității drepturilor, libertăților și îndatoririlor fundamentale, ale art. 16 alin. (1) privind egalitatea în drepturi și nici celor ale art. 26 din Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice, de asemenea aplicabile potrivit dispozițiilor prevăzute de art. 20 din Constituție. Acest ultim text are următorul conținut: „*Toate persoanele sunt egale în fața legii și au, fără discriminare, dreptul la o ocrotire egală din partea legii. În această privință legea trebuie să interzică orice discriminare și să garanteze tuturor persoanelor o ocrotire egală și eficace contra oricărei discriminări, în special de rasă, culoare, sex, limbă, religie, opinie politică sau orice altă opinie, origine națională sau socială, avere, naștere sau întemeiată pe orice altă împrejurare.*”

Procedând la examinarea comparativă a textelor menționate, Curtea constată că textul de lege dedus controlului nu încalcă principiul constituțional al egalității cetățenilor în fața legii și a autorităților publice, întrucât nu face nici o diferențiere între părțile aflate în proces. Împrejurarea că în această materie s-a prevăzut, prin derogare de la dreptul comun, că încheierile prin care s-a respins cererea de asistență judiciară sau s-a revenit asupra asistenței încuviințate nu sunt supuse nici unei căi de atac nu justifică o asemenea critică, regimul juridic diferit fiind determinat de specificul domeniului reglementat. Sub acest aspect, Curtea Constituțională a reținut în mod constant, în jurisprudența sa, în concordanță cu practica jurisdicțională a Curții Europene a Drepturilor Omului, că principiul egalității nu înseamnă uniformitate, numai similitudinea de situații impunând un tratament juridic similar, situațiile diferite făcând necesar un tratament juridic diferit.

În ceea ce privește critica de neconstituționalitate referitoare la încălcarea art. 21 din Constituție, Curtea face trimitere la Decizia Plenului nr. 1 din 8 februarie 1994, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 69 din 16 martie 1994, prin care s-a statuat că semnificația art. 21 alin. (2) din Constituție, potrivit căruia accesul la justiție nu poate fi îngădit prin lege, este aceea că nu se poate exclude de la exercițiul drepturilor procesuale nici o categorie sau grup social. Însă legiuitorul poate institui, în considerarea unor situații deosebite, reguli speciale de procedură, precum și modalități particulare de exercitare a drepturilor procedurale, astfel încât accesul liber la justiție nu înseamnă accesul, în toate cazurile, la toate structurile judecătorești și la toate căile de atac. De aceea Curtea Constituțională consideră că instituirea unor reguli speciale privind exercitarea căilor de atac nu contravine, așa cum susține autorul excepției de neconstituționalitate, prevederilor constituționale cuprinse în art. 21 privind accesul liber la justiție, atâta timp cât, potrivit celor prevăzute de art. 75 alin. 2 din Codul de procedură civilă, părților interesate le este asigurată posibilitatea de a reitera cererea de asistență judiciară în fața aceleiași instanțe, în măsura în care au intervenit elemente noi de natură a impune și justifica admiterea unei asemenea cereri.

Curtea consideră că nu sunt încălcate nici prevederile art. 24 din Constituție, întrucât, chiar dacă dreptul la asistență judiciară dă expresie dreptului la apărare, între acestea nu există o deplină și totală suprapunere, concluzie ce rezultă din prevederile art. 24 alin. (2) din Constituție, potrivit cărora în tot cursul procesului părțile au dreptul să fie asistate de avocat, ales sau numit din oficiu.

Dreptul la apărare, ca drept fundamental prevăzut și garantat de Constituție, are un conținut complex, căruia i se subsumează posibilitatea recunoscută persoanei, parte într-un proces, de a-și susține și dovedi argumentele, în cadrul și cu respectarea normelor procesuale aplicabile, precum și posibilitatea de a apela, în acest scop, la asistență judiciară calificată, angajând un avocat al cărui onorariu urmează să îl suporte.

Potrivit dispozițiilor legale criticate, este îndreptățită să solicite asistență judiciară, respectiv numirea unui avocat

din oficiu, persoana care se găsește într-o imposibilitate vădită de a face față cheltuielilor unei judecăți, cu riscul de a primejdui propria întreținere sau a familiei sale.

Încuviințarea sau menținerea încuviințării unei atare cereri de către instanță este subsecventă dovedirii stării materiale precare a solicitantului. Astfel, potrivit art. 77 și art. 78 alin. 1 și 2 din Codul de procedură civilă, admiterea cererii este condiționată de prezentarea unor dovezi scrise cu privire la veniturile și sarcinile părții interesate, a unor informații de la autoritățile locale, partea potrivnică având posibilitatea de a dovedi starea materială reală a solicitantului. Prin urmare, întrucât hotărârea instanței se raportează la o anumită situație de fapt, anume lipsa de posibilități materiale, care poate fi doar temporară sau conjuncturală, ori poate fi determinată de insuficiența probatoriului administrat în susținerea cererii, legiuitorul nu a conferit încheierii autoritate de lucru judecat, oferind astfel solicitantului posibilitatea de a reitera cererea, probând apariția, existența sau persistența stării de nevoie.

Recunoașterea unor asemenea prerogative pentru părțile interesate, prin textul de lege criticat, anihilează practic riscul apariției situațiilor în care respingerea cererii de asistență judiciară sau revenirea asupra încuviințării acesteia să antreneze o încălcare a dreptului constituțional la apărare, chiar dacă încheierea prin care s-a dispus o asemenea măsură nu este supusă nici unei căi de atac. Sub acest aspect, opțiunea legiuitorului este impusă de exigența soluționării cu celeritate a procesului dedus judecății. Altfel, a recunoaște solicitantului dreptul de a ataca, la instanța ierarhic superioară, respectivele încheieri ar însemna a oferi cale liberă abuzului de drept procesual, cu consecința prelungirii *sine die* a proceselor aflate pe rolul instanțelor de judecată.

Curtea constată că nici critica potrivit căreia prin textul de lege criticat s-ar aduce atingere principiului supremației Constituției și al respectării legilor nu este întemeiată, în măsura în care, cu privire la acesta, nu se poate reține în mod temeinic, așa cum s-a arătat, că ar contraveni unor texte sau principii constituționale.

Pentru considerentele expuse, în temeiul art. 144 lit. c) și al art. 145 alin. (2) din Constituție, precum și al art. 13 alin. (1) lit. A.c), al art. 23 alin. (1) și (6), al art. 25 alin. (1) și (3) din Legea nr. 47/1992, republicată,

CURTEA

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 78 alin. 3 din Codul de procedură civilă, excepție ridicată de Marin Frunză în Dosarul nr. 828/2002 al Curții de Apel Galați — Secția civilă.

Definitivă și obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 15 mai 2003.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE,
prof. univ. dr. **NICOLAE POPA**

Magistrat-asistent șef,
Doina Suliman

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI**GUVERNUL ROMÂNIEI****HOTĂRĂRE**

pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 827/2001 privind transferul fără plată al obiectului Corp cazare din obiectivul de investiții Grup săli învățământ cazare de la Centrul de Perfecționare a Personalului din Marina Civilă și Calificare Personal pentru Exploatare Portuară Constanța la Inspectoratul Navigației Civile — I.N.C. Constanța

În temeiul art. 107 din Constituție,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — Hotărârea Guvernului nr. 827/2001 privind transferul fără plată al obiectului Corp cazare din obiectivul de investiții Grup săli învățământ cazare de la Centrul de Perfecționare a Personalului din Marina Civilă și Calificare Personal pentru Exploatare Portuară Constanța la Inspectoratul Navigației Civile — I.N.C. Constanța, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 549 din 3 septembrie 2001, se modifică după cum urmează:

1. **În titlu și în tot cuprinsul Hotărârii Guvernului nr. 827/2001, sintagma *Inspectoratul Navigației Civile — I.N.C. Constanța* se înlocuiește cu sintagma *Autoritatea Navală Română*.**

2. **Alineatul (1) al articolului 1 va avea următorul cuprins:**

„Art. 1. — (1) Se aprobă transmiterea fără plată din patrimoniul Centrului de Perfecționare a Personalului din Marina Civilă și Calificare Personal pentru Exploatare Portuară Constanța a obiectului Corp cazare din obiectivul de investiții Grup săli învățământ cazare Constanța în patrimoniul Autorității Navale Române, potrivit anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.“

3. **Articolul 3 se abrogă.**

PRIM-MINISTRU
ADRIAN NĂSTASE

Contrasemnează:

Ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței,
Miron Tudor Mitrea
p. Ministrul finanțelor publice,
Maria Manolescu,
secretar de stat

București, 5 iunie 2003.
Nr. 648.

GUVERNUL ROMÂNIEI**HOTĂRĂRE**

privind trecerea unui imobil format din clădire și terenul aferent, proprietate publică a statului, din administrarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței în administrarea Ministerului Sănătății și Familiei

În temeiul art. 107 din Constituție și al art. 12 alin. (1) și (2) din Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă trecerea imobilului, proprietate publică a statului, format din clădire și terenul aferent, situat în municipiul Constanța, str. Vifor Haiduc nr. 32, județul Constanța, având datele de identificare prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre, din administrarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor

și Locuinței în administrarea Ministerului Sănătății și Familiei.

Art. 2. — Predarea-preluarea imobilului transmis potrivit art. 1 se face pe bază de protocol încheiat între părțile interesate, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri.

PRIM-MINISTRU
ADRIAN NĂSTASE

Contrasemnează:

Ministrul sănătății și familiei,
Daniela Bartoș
Ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței,
Miron Tudor Mitrea
p. Ministrul finanțelor publice,
Maria Manolescu,
secretar de stat

București, 5 iunie 2003.
Nr. 649.

DATELE DE IDENTIFICARE

a imobilului proprietate publică a statului, care se transmite din administrarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței în administrarea Ministerului Sănătății și Familiei

Locul unde este situat imobilul care se transmite	Persoana juridică de la care se transmite imobilul	Persoana juridică la care se transmite imobilul	Codul de clasificare din inventarul bunurilor aflate în administrarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, care alcătuiesc domeniul public al statului	Caracteristicile tehnice ale imobilului
Municipiul Constanța, str. Vifor Haiduc nr. 32, județul Constanța	Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței	Ministerul Sănătății și Familiei	Nr. M.F.: 34.358 – teren 34.359 – clădire Cod 8.29.06	Suprafața construită = 486 m ² Suprafața terenului = 3.258 m ²

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, TRANSPORTURILOR ȘI LOCUINȚEI

ORDIN

privind aprobarea cerințelor și procedurilor armonizate pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor

Având în vedere prevederile art. 69 și 70 din Acordul european instituind o asociere între România, pe de o parte, și Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 1 februarie 1993, ratificat prin Legea nr. 20/1993, precum și prevederile Directivei Parlamentului European și a Consiliului nr. 2001/96/CE din 4 decembrie 2001 referitoare la stabilirea cerințelor și procedurilor armonizate pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor,

în temeiul dispozițiilor art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 528/2002, republicată,

în conformitate cu prevederile art. 12 lit. c) și d) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 197/1998, republicată, precum și ale art. 2 pct. 5 și ale art. 4 alin. (3) din Hotărârea Guvernului nr. 3/2001 privind organizarea și funcționarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței,

ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței emite următorul ordin:

ARTICOLUL 1

Scopul

Scopul prezentului ordin este de a îmbunătăți siguranța vrachierelor care acostează la terminalele din porturile românești pentru a încărca sau descărca mărfuri solide în vrac, de a reduce riscurile cauzate de apariția unor solicitări excesive și producerea de avarii la structura corpului navei în timpul încărcării sau descărcării, prin stabilirea de:

- cerințe armonizate privind operarea vrachierelor și terminalelor; și
- proceduri armonizate pentru cooperarea și comunicarea între vrachiere și terminale.

ARTICOLUL 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul ordin se aplică:

a) tuturor vrachierelor, indiferent de pavilionul pe care acestea îl arborează, care acostează la un terminal dintr-un port românesc pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac; și

b) tuturor terminalelor din porturile românești în care operează vrachierele menționate la lit. a).

(2) Fără a fi în contradicție cu prevederile regulii VI/7 din Convenția SOLAS 1974, prezentul ordin nu se aplică:

a) instalațiilor care sunt utilizate doar în cazuri excepționale pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor uscate în vrac în/din vrachiere;

b) în cazurile în care încărcarea sau descărcarea se efectuează numai cu instalațiile vrachierului.

ARTICOLUL 3

Definiții

În înțelesul prezentului ordin, termenii utilizați se definesc după cum urmează:

a) *convenții internaționale* — convențiile internaționale aplicabile prezentului ordin:

1. Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, încheiată la Londra la 5 aprilie 1966 (LL 66), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1971;

2. Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974 (SOLAS 1974), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979;

3. Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978 (MARPOL 73/78), la care România a aderat prin Legea nr. 6/1993;

4. Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, adoptată la Londra la 7 iulie 1978 (STCW 78), la care România a aderat prin Legea nr. 107/1992;

5. Convenția referitoare la Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, încheiată la

Londra la 20 octombrie 1972 (COLREG 72), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 239/1974;

6. Convenția internațională din 1969 asupra măsurării tonajului navelor, încheiată la Londra la 23 iunie 1969 (Tonnage 69), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 23/1976;

7. Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale, adoptată la Conferința Generală a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva la 29 octombrie 1976 (ILO 147), ratificată de România prin Ordonanța Guvernului nr. 56/1999, aprobată prin Legea nr. 19/2001,

împreună cu protocoalele și amendamentele la acestea;

b) *Codul BLU* — Codul pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, prevăzut în anexa la Rezoluția Organizației Maritime Internaționale A.862(20) din 27 noiembrie 1997;

c) *Codul BC* — Codul pentru operarea în siguranță a mărfurilor solide în vrac, adoptat prin Rezoluția Organizației Maritime Internaționale A.434(XI) din 15 noiembrie 1979, astfel cum a fost amendat;

d) *Codul CSS* — Codul pentru arimarea și siguranța încărcăturii, adoptat prin Rezoluția Organizației Maritime Internaționale A.714(17) din 6 noiembrie 1991, astfel cum a fost amendat;

e) *vrachier* — o navă, astfel cum este definită în regula IX/1.6 din Convenția SOLAS 1974 și interpretată de Rezoluția 6 a Conferinței SOLAS 1997, și anume:

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, pentru transportul mărfurilor uscate în vrac; sau

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; ori

3. o navă de transport mixtă, astfel cum este definită în regula II-2/3.27 din Convenția SOLAS 1974;

f) *marfă uscată în vrac sau marfă solidă în vrac* — marfa solidă în vrac, astfel cum este definită în regula XII/1.4 din Convenția SOLAS 1974, cu excepția cerealelor;

g) *cereale* — astfel cum sunt definite în regula VI/8.2 din Convenția SOLAS 1974;

h) *terminal* — orice instalație fixă, plutitoare ori mobilă, echipată și utilizată pentru încărcarea sau descărcarea mărfii uscate în vrac în/din vrachiere;

i) *operator de terminal* — orice agent economic autorizat potrivit reglementărilor în vigoare să desfășoare activitățile de încărcare, descărcare, manipulare și depozitare a mărfurilor solide în vrac și care poate fi proprietarul terminalului sau orice organizație ori persoană juridică căreia proprietarul i-a delegat competențele pentru operațiunile de încărcare sau descărcare efectuate la terminal la un anumit vrachier;

j) *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 desfășurate la terminal la un anumit vrachier;

k) *comandant* — persoana care asigură comanda unui vrachier ori un ofițer al navei desemnat de acesta pentru coordonarea operațiunilor de încărcare sau descărcare;

l) *organizație recunoscută* — o societate de clasificare recunoscută conform criteriilor stabilite de legislația Uniunii Europene;

m) *administrația statului pavilionului* — Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței pentru vrachierele care arborează pavilion român sau autoritatea desemnată de statul de pavilion să acorde vrachierului dreptul de arborare a pavilionului acestuia;

n) *autoritatea controlului statului portului* — Autoritatea Navală Română căreia i s-au delegat de către Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței competențele pentru efectuarea activității de control al statului portului — PSC conform prevederilor legale;

o) *autoritatea competentă* — administrația portuară care exercită, potrivit reglementărilor în vigoare, funcția de autoritate portuară;

p) *plan de încărcare sau descărcare* — planul prevăzut în regula VI/7.3 din Convenția SOLAS 1974;

r) *lista de control a siguranței navei/terminalului* — are aceeași semnificație cu lista de control prevăzută în secțiunea 4 din Codul BLU și are forma și conținutul cuprinse în anexa nr. 9;

s) *informația referitoare la marfă* — formularul ce cuprinde informațiile referitoare la marfă, prevăzut în regula VI/2 din Convenția SOLAS 1974;

ș) *declarația cu privire la densitatea mărfii solide în vrac* — informația cu privire la densitatea mărfii care va fi livrată, prevăzută în regula XII/10 din Convenția SOLAS 1974.

ARTICOLUL 4

Cerințe referitoare la conformitatea operațională a vrachierelor

Administrația portuară trebuie să verifice dacă vrachierele care urmează să opereze în terminale corespund din punct de vedere operațional cu prevederile din anexa nr. 1.

ARTICOLUL 5

Cerințe referitoare la conformitatea terminalelor

Administrația portuară trebuie să verifice dacă:

a) terminalele corespund prevederilor anexei nr. 2;

b) au fost desemnați unul sau mai mulți reprezentanți ai terminalului;

c) au fost întocmite listele ce cuprind informațiile referitoare la port și terminal în conformitate cu anexa nr. 7 și dacă aceste liste sunt puse la dispoziția comandanților vrachierelor care acostează la terminal; și

d) a fost elaborat, implementat și menținut un sistem de management al calității. Acest sistem de management al calității trebuie să fie certificat în conformitate cu standardele SR ISO 9001:2000 sau cu un standard echivalent care cuprinde cel puțin cerințele din ISO 9001:2000 și auditat în conformitate cu instrucțiunile standardului SR ISO 10011-1:1994, SR ISO 10011-2:1993, SR ISO 10011-3:1994 sau ale unui standard echivalent care cuprinde toate cerințele din ISO 10011:1991. Implementarea sistemului de management al calității se va face până la 1 martie 2007, iar certificarea sistemului, până la 1 martie 2008.

ARTICOLUL 6

Autorizarea temporară

Prin derogare de la cerințele art. 5 lit. d), administrația portuară poate elibera pentru terminalele nou-înființate o autorizație temporară de funcționare, valabilă cel mult 12 luni. Pentru obținerea autorizației temporare de funcționare, operatorul terminalului trebuie să demonstreze că planul său de implementare a sistemului de management al calității este în conformitate cu standardul ISO 9001:2000 sau cu un standard echivalent, așa cum s-a menționat la art. 5 lit. d).

ARTICOLUL 7

Obligațiile comandantului și ale reprezentantului terminalului

Administrația portuară va urmări și va verifica respectarea de către comandant și reprezentantul terminalului a următoarelor obligații:

a) obligațiile comandantului:

1. să fie permanent responsabil pentru încărcarea sau descărcarea în siguranță a vrachierului aflat sub comanda sa;

2. să comunice reprezentantului terminalului, în avans față de ora estimată de sosire la terminal, informațiile prevăzute în anexa nr. 3;

3. înaintea încărcării oricărei mărfi solide în vrac, comandantul trebuie să se asigure că a primit informația referitoare la marfă și, dacă este necesar, declarația cu privire la densitatea mărfii solide în vrac. Informația referitoare la marfă are forma și conținutul cuprinse în anexa nr. 11;

4. înaintea începerii și în timpul încărcării sau descărcării vrachierului, trebuie să îndeplinească prevederile anexei nr. 4;

b) obligațiile reprezentantului terminalului:

1. la primirea notificării inițiale de la comandant cu privire la ora estimată de sosire a vrachierului, trebuie să furnizeze comandantului informațiile prevăzute în anexa nr. 5;

2. să se asigure că informația referitoare la marfă a fost comunicată comandantului cât mai rapid posibil;

3. să notifice imediat comandantului și Autorității Navale Române 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;

4. înaintea începerii și în timpul încărcării sau descărcării vrachierului, trebuie să îndeplinească prevederile anexei nr. 6.

ARTICOLUL 8

Proceduri privind încărcarea și descărcarea vrachierelor la terminale

(1) Înaintea încărcării sau descărcării mărfurilor solide în vrac, comandantul trebuie să se pună de acord cu reprezentantul terminalului asupra planului de încărcare sau descărcare. Acest plan este întocmit în limba engleză, are forma și conținutul cuprinse în anexa nr. 8 și trebuie să conțină numărul IMO al vrachierului respectiv. Comandantul și reprezentantul terminalului trebuie să confirme acordul lor cu privire la planul de încărcare sau descărcare, prin semnarea acestuia. Orice modificare a planului de încărcare sau descărcare, propusă de una dintre părți, care poate afecta siguranța navei sau a echipajului, trebuie pregătită și acceptată de ambele părți sub forma unui plan revizuit. Planul de încărcare sau descărcare stabilit și orice modificare acceptată trebuie păstrate la navă și la terminal pe o perioadă de 6 luni de la finalizarea operațiunilor și vor fi puse la dispoziția autorității interesate, ori de câte ori sunt efectuate verificări.

(2) Înaintea începerii încărcării sau descărcării, lista de control a siguranței navei/terminalului trebuie completată și semnată în comun de către comandant și reprezentantul terminalului, în conformitate cu instrucțiunile prevăzute în anexa nr. 10.

(3) Între navă și terminal trebuie să fie stabilită și menținută permanent o comunicare eficientă, capabilă să răspundă solicitărilor de informații cu privire la procesul de încărcare sau descărcare și să asigure prompt conformitatea cu ordinul comandantului ori al reprezentantului terminalului de suspendare a operațiilor de încărcare sau descărcare.

(4) Comandantul și reprezentantul terminalului trebuie să conducă operațiile de încărcare sau descărcare în conformitate cu planul de încărcare sau descărcare stabilit. Reprezentantul terminalului trebuie să își asume responsabilitatea pentru încărcarea sau descărcarea mărfii solide în vrac sub aspectul succesiunii magaziilor la încărcare sau descărcare, al cantității și normei de încărcare sau descărcare prevăzute în plan. El nu se va abate de la planul de încărcare sau descărcare stabilit decât după consultarea în prealabil cu comandantul și cu acordul scris al acestuia.

(5) La terminarea încărcării sau descărcării vrachierului, comandantul acestuia și reprezentantul terminalului vor con-

firma, în scris, că încărcarea sau descărcarea a fost făcută în conformitate cu planul de încărcare sau descărcare, inclusiv cu orice modificare acceptată. În cazul descărcării, confirmarea trebuie să fie însoțită de un document care să ateste faptul că magaziile de marfă au fost golite și curățate corespunzător cerințelor comandantului și în care trebuie să se menționeze și orice avarie suferită de navă și reparațiile efectuate ca urmare a acesteia.

ARTICOLUL 9

Rolul autorității competente

(1) Fără a prejudicia drepturile și obligațiile comandantului, conform regulii VI/7.7 din Convenția SOLAS 1974, administrația portuară sau Autoritatea Navală Română nu va permite începerea ori derularea operațiunilor de încărcare sau descărcare a mărfurilor solide în vrac ori de câte ori deține informații clare că siguranța navei sau a echipajului ar putea fi pusă în pericol de aceste operațiuni.

(2) În cazul în care comandantul și reprezentantul terminalului nu sunt de acord în ceea ce privește aplicarea procedurilor prevăzute la art. 8, administrația portuară sau Autoritatea Navală Română va interveni, dacă este necesar, pentru asigurarea siguranței navei și/sau pentru protecția mediului marin.

ARTICOLUL 10

Repararea avariei suferite în timpul încărcării sau descărcării

(1) Dacă se produce o avarie a structurii navei ori a echipamentelor acesteia în timpul încărcării sau descărcării, reprezentantul terminalului va informa despre aceasta comandantul și, dacă este necesar, se vor efectua reparațiile.

(2) Dacă avaria ar putea afecta structura navei sau integritatea etanșeității corpului ori instalațiile tehnice esențiale ale navei, reprezentantul terminalului și/sau comandantul trebuie să informeze Autoritatea Navală Română, precum și administrația statului pavilionului sau organizația recunoscută care acționează în numele acesteia. Decizia cu privire la necesitatea reparării imediate sau a amânării acesteia trebuie luată de către Autoritatea Navală Română, ținând seama de punctul de vedere, dacă există, al administrației statului pavilionului sau al organizației recunoscute care acționează în numele acesteia, precum și de punctul de vedere al comandantului. Dacă se consideră că repararea este necesară imediat, ea se va efectua astfel încât să fie considerată satisfăcătoare de către comandant și de către Autoritatea Navală Română înainte ca nava să părăsească portul.

(3) În scopul luării deciziei menționate la alin. (2), Autoritatea Navală Română poate solicita unei organizații recunoscute să inspecteze nava sau consultații referitoare la necesitatea reparării imediate a avariei ori amânarea acesteia.

(4) Inspekțiile efectuate ca urmare a avariilor prevăzute la alin. (1) nu sunt asimilate cu inspekțiile controlului statului portului — PSC.

ARTICOLUL 11

Verificare

(1) Administrația portuară trebuie să verifice periodic dacă operatorul terminalului respectă prevederile art. 5 lit. a), ale art. 7 lit. b) și ale art. 8. Verificarea include și inspekții neanunțate, pe timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare.

(2) Suplimentar față de prevederile alin. (1), administrația portuară trebuie să verifice dacă operatorul terminalului respectă prevederile art. 5 lit. d), la sfârșitul perioadei prevăzute de acesta, iar pentru terminalele nou-înființate, la sfârșitul perioadei prevăzute în art. 6.

ARTICOLUL 12

Intrarea în vigoare

Prezentul ordin intră în vigoare la 1 martie 2004.

ARTICOLUL 13

Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, administrațiile portuare și Autoritatea Navală Română vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

p. Ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței,
Marius Sorin Ovidiu Bota,
secretar de stat

București, 21 mai 2003.
Nr. 727.

ARTICOLUL 14

Anexele nr. 1—11 fac parte integrantă din prezentul ordin.

ARTICOLUL 15

Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

ANEXA Nr. 1

CERINȚE**privind capabilitatea de operare a vrachierelor pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac**

Vrachierele care acostează la terminalele din porturile românești pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac trebuie să fie verificate în scopul asigurării conformității cu următoarele cerințe:

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

2. Trebuie să fie prevăzute cu numere de identificare a capacelor gurilor magaziiilor de marfă, conform numerotării 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 magaziiilor lor de marfă, instalațiile de operare a capacelor gurilor de magazie și dispozitivele

de siguranță trebuie să fie în stare bună de funcționare și utilizate numai în scopul lor preconizat.

4. Luminile aparatului 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 în convențiile internaționale se prevede ca la bord să existe un calculator de încărcare aprobat, acesta trebuie să fie certificat de către o organizație recunoscută și să fie apt pentru a efectua calculul rezistenței longitudinale a navei pe timpul 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.

ANEXA Nr. 2

CERINȚE**privind capabilitatea terminalelor pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac**

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

2. Instalațiile de încărcare și descărcare ale terminalului trebuie să fie certificate în mod corespunzător de organismele autorizate în acest domeniu și menținute în stare bună de funcționare, în conformitate cu reglementările și standardele relevante, și să fie exploatate numai de personal competent 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 legate de 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 operațiuni de încărcare și descărcare trebuie să aibă și să utilizeze echipament de protecție individual și să se odihnească suficient pentru a evita accidentele datorate oboselii.

ANEXA Nr. 3

INFORMAȚII**care trebuie furnizate de către comandant reprezentantului 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 estimate de 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 sau descărcată în fiecare etapă de încărcare sau descărcare;

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 mărfii sau măsurarea continuă a conținutului de apă din marfă;

l) informații 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 ale informații solicitate de terminal cu privire la navă.

ANEXA Nr. 4

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 mărfii și descărcarea sau încărcarea apei de balast se află sub controlul ofițerului responsabil de pe navă;

2. dispunerea mărfii 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 anormală ori de avarie, ținându-se seama de necesitatea unui număr suficient de perioade de odihnă pentru ca echipajul să evite oboseala;

6. reprezentantul terminalului este informat asupra cerințelor de rujare a mărfii care trebuie să fie în conformitate cu procedurile din Codul BC;

7. reprezentantul terminalului este informat asupra cerințelor privind armonizarea dintre ratele de balastare sau debalastare și normele de încărcare sau descărcare a mărfii 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 mărfii;

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 înve-

chinate. Când nu este posibil ca nava să își descarce complet apa de balast înaintea stadiului de rujare din cadrul procesului de încărcare, comandantul trebuie să informeze 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 mărfii 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 corespunzătoare ale administrației portuare;

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 mărfii să se golească;

14. descărcarea mărfii pereche din babord se realizează după cea 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.

ANEXA Nr. 5

INFORMAȚII

care trebuie furnizate comandantului de către reprezentantul terminalului

1. Numele danei unde va avea loc încărcarea sau descărcarea și orele estimate pentru acostare și pentru finalizarea încărcării sau descărcării

Informațiile cu privire la orele estimate de acostare și de plecare, precum și cele cu privire la adâncimea minimă a apei la dană trebuie să fie actualizate și transmise coman-

dantului la primirea informațiilor succesive asupra orei estimate pentru sosire. Informațiile cu privire la adâncimea minimă a apei în canalele de acces și de plecare trebuie să fie furnizate de reprezentantul terminalului sau de administrația portuară, după caz.

2. Caracteristicile instalațiilor de încărcare sau descărcare, inclusiv debitele nominale ale instalațiilor pentru încărcare sau descărcare și numărul de instalații de încărcare sau descărcare ce vor fi utilizate; de asemenea, se va estima timpul necesar pentru finalizarea fiecărei etape de umplere sau — în cazul descărcării — timpul necesar pentru fiecare etapă de descărcare

3. Caracteristicile cu privire la dană sau cheu, de care poate avea nevoie comandantul pentru a-și da seama de 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. Aceste informații trebuie să fie actualizate.

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, care dintre acestea este relevantă pentru operațiunile de încărcare sau descărcare, și gabaritul aerian maxim

7. Dotările pentru pasarele și acces

8. Care bord al navei să se afle de-a lungul danei

9. Viteza maximă admisibilă de apropiere de cheu și disponibilitatea remorcherelor, tipul lor 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 mărfii în orice ordine sau în orice magazie a navei ca urmare a unor cerințe specifice de încărcare ale navei

11. Orice proprietate a mărfii care urmează a fi încărcată și care poate prezenta un pericol în cazul în care marfa 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 instalațiile de legare speciale

16. Orice restricții cu privire la balastare sau debalastare

17. Pescajul maxim de navigație permis de administrația portuară

18. Orice altă informație solicitată de către comandant în legătură cu terminalul.

ANEXA Nr. 6

OBLIGAȚIILE

reprezentantului terminalului înaintea și în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare

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

1. să furnizeze comandantului numele și modul de contactare a personalului terminalului ori a încărcătorului responsabil cu operațiunile de încărcare sau descărcare și cu care comandantul va avea contact;

2. să ia toate măsurile de precauție pentru evitarea avarierii navei cu 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 descărcarea mărfii pereche din babord după cea din tribord, din aceeași magazie, pentru a se evita torsiunea navei;

5. în cazul unor mărfuri cu densități mari sau când sarcinile individuale ale graiferelor sunt mari, să avertizeze comandantul că acestea sunt mari, pentru ca acesta să își îndrepte atenția asupra sarcinilor de impact cu structura navei până când plafonul tancului va fi complet acoperit de marfă, în special atunci când sunt permise căderi libere de la înălțime, și să acorde atenție deosebită începerii 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 fiecărui stadiu de greutate încărcată;

7. să țină o evidență a greutății și dispunerii mărfii încărcate sau descărcate și să se asigure că greutățile 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 de curățare a 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 administrației portuare.

ANEXA Nr. 7

INFORMAȚII

referitoare la port și terminal

1.1. Informații referitoare la port

1. amplasarea portului și a terminalului;
2. detalii cu privire la administrația portuară;
3. proceduri și frecvențe pentru radiocomunicații;

4. informații cerute la sosire;

5. reglementări și proceduri portuare cu privire la sănătate, imigrare, carantină și vamă;

6. hărți și publicații nautice relevante;

7. cerințe cu privire la pilotaj;
8. remorcaj și asistență pentru remorcare;
9. facilități pentru acostare și ancorare;
10. proceduri de urgență prevăzute în port;
11. caracteristici meteorologice importante;
12. disponibilitatea privind apa potabilă, provizii, combustibil și lubrifianți;
13. dimensiunea maximă a navei pe care o acceptă portul;
14. pescajul maxim admisibil și adâncimea minimă a apei în canalele de navigație;
15. densitatea apei în port;
16. gabaritul aerian maxim admisibil;
17. cerințe cu privire la pescajul și asieta navei pentru navigația pe căile navigabile;
18. informații cu privire la marea și curenții care pot avea efect asupra mișcărilor navei;
19. restricții sau condiții cu privire la descărcarea apei de balast;
20. cerințe statutare cu privire la încărcarea și declarația de marfă;
21. informații cu privire la instalațiile de recepție a reziduurilor în port.

1.2. Informații referitoare la terminal

1. detalii cu privire la personalul de contact al terminalului;
2. date tehnice cu privire la dane și instalațiile de încărcare sau descărcare a mărfii;

3. adâncimea apei la dană;
4. densitatea apei la dană;
5. dimensiunile celei mai mici și celei mai mari nave pentru care sunt concepute instalațiile terminalului, inclusiv distanța liberă minimă dintre obstacolele de pe punte;
6. dispozitive de legare și supravegherea parâmelor de legare;
7. normele de încărcare sau descărcare și distanțele libere necesare pentru funcționarea instalațiilor;
8. metode de încărcare sau descărcare și comunicații;
9. determinări ale greutății mărfii prin cântărire și supravegherea pescajelor;
10. condiții de acceptare a navelor mixte;
11. accesul la nave, dane sau pontoane de acostare și plecarea de la acestea;
12. proceduri de urgență ale terminalului;
13. dispoziții cu privire la daune și compensații;
14. locul de amplasare pe mal a scării de bord;
15. informații cu privire la instalațiile de recepție a reziduurilor la terminal.

1.3. Informații referitoare la temperaturi extrem de scăzute

În cazul în care porturile și terminalele sunt situate în regiuni cu temperaturi extrem de scăzute, autoritățile portuare și operatorii terminalelor trebuie să comunice comandanților de unde să obțină informații cu privire la operarea navelor în aceste condiții.

*ANEXA Nr. 8**

MODEL DE PLAN DE ÎNCĂRCARE SAU DESCĂRCARE

Plan de încărcare sau descărcare-varianta nr.:		Data:		NAVA:		Voiaj nr.:									
Portul de încărcare/descărcare		Marfa (mărfurile):		Factorul(ii) de stivuire estimat(ți) ai mărfii (mărfurilor):		Debitul de balast									
						Densitatea apei în port									
Port plecare: /destinație:		Ultima marfă:		Nr. de transportoare:		Norma de încărcare/descărcare: (t/h)									
						Pescajul minim admis									
						Pescajul maxim de navig./sosire									
Schita navei (de preferat: secțiunea în PD)															
Magazia 9		Magazia 8		Magazia 7		Magazia 6									
Sort:		Sort:		Sort:		Sort:									
Tone:		Tone:		Tone:		Tone:									
Sort: tone		Sort: tone		Sort: tone		Sort: tone									
Magazia 5		Magazia 4		Magazia 3		Magazia 2									
Sort:		Sort:		Sort:		Sort:									
Tone:		Tone:		Tone:		Tone:									
Sort: tone		Sort: tone		Sort: tone		Sort: tone									
Magazia 1															
Sort:															
Tone:															
Sort: tone															
Etapă Nr.	Marfa		Operațiuni cu Balastul	Timp cerut (ore)	Comentarii	Valori calculate			Valori calculate			Valori citite			
	Mag. no.	Tone				Pescaje	Valori maxime	Gabarit aerian	Pescaj centru	Asieta	Pescaje				
						Prova	Pupa	MÎ*	FT*				Prova	Pupa	Centru
1															
2															
Etapă de schimbare a sortului:															
Etapă de verificare a asietai:															
TOTAL MARFĂ:															
		Verificare finală a pescajelor		Situația de navigație											

NICI O ABATERE DE LA PLANUL DE MAI SUS FĂRĂ APROBAREA ANTERIOARĂ A COMANDANTULUI.
 Prescurtări: PI = balastare; GI = marfă încărcată; F = plin; PO = debalastare, GO = marfă descărcată; MT = magazie goală.
 Toate înscriserile din interiorul căsuțelor trebuie să fie completate cât mai mult posibil. Notațiile din afara acestora sunt opționale.

Semnătura reprezentantului terminalului:

Semnătura reprezentantului navei:

* Momentele încovoietoare (MÎ) și forțele tăietoare (FT) se vor exprima în procente din valorile maxime admisibile în port pentru etapele intermediare și din valorile maxime admise pentru situațiile de navigație în etapa finală. Valorile fiecărei etape din planul de încărcare sau descărcare trebuie să rămână în limitele admisibile pentru forțele tăietoare și momentele încovoietoare ale grinzii echivalente și ale cantității pe magazie, acolo unde este aplicabil. Operațiunile de încărcare descărcare trebuie să fie întrerupte pentru a permite balastarea/debalastarea în vederea menținerii valorilor efective ale acestor mărimi în limitele admisibile.

*) Anexa nr. 8 este reprodusă în facsimil.

LISTĂ
de control al siguranței navei/terminalului

Pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor uscate în vrac în/din vrachiere

Data	Terminalul/Cheul
Portul	Gabarit aerian minim*)
Adâncimea apei la dană	Gabarit aerian
Denumirea navei	Gabarit aerian
Pescajul la sosire (citiit/calculat)	Gabarit aerian
Pescajul calculat la plecare	Gabarit aerian

Comandantul și reprezentantul terminalului trebuie să completeze în comun lista de control. Recomandările asupra punctelor ce vor fi examinate vor fi însoțite de instrucțiuni. Siguranța operațiunilor impune ca toate punctele să fie soluționate pozitiv și căsuțele bifate. Dacă acest lucru nu este posibil, trebuie menționate motivul și măsurile stabilite să fie luate de navă și terminal. Dacă o cerință se consideră a nu fi aplicabilă, se scrie „N/A“, explicând de ce, dacă este cazul.

	NAVĂ	TERMINAL
1. Adâncimea apei la dană și, respectiv, gabaritul aerian sunt corespunzătoare pentru finalizarea operațiunilor de transfer al mărfurilor?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Instalațiile de legare corespund tuturor condițiilor locale datorate mareelor, curenților, condițiilor meteorologice, traficului și navelor acostate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. În caz de urgență, nava poate să părăsească dana în orice moment?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Există prevăzut acces sigur între navă și cheu? <i>Asigurat de navă/terminal</i> <i>(se bifează după caz)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Este operativ sistemul de comunicații navă/terminal stabilit? <i>Metoda de comunicare, limba</i> (de regulă engleza) <i>Canalele radio/numerele de telefon</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Sunt identificate în mod formal persoanele de contact în timpul operațiunilor? <i>Persoanele de contact la navă</i> <i>Persoana/persoanele de contact la terminal</i> <i>Locul</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Echipajul de la bordul navei și personalul de la terminal sunt în număr corespunzător pentru caz de urgență?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. A fost recomandată și stabilită o operațiune de buncheraj?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Au fost recomandate și stabilite reparații la cheu sau la navă în timp ce nava este acostată?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. A fost stabilită o procedură de raportare și înregistrare a avariilor produse de operațiunile de transfer al mărfurilor?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Are nava copii ale reglementărilor portului și terminalului, inclusiv cerințele de siguranță și de prevenire a poluării și detalii privind acțiunile în caz de urgență?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Expeditorul a furnizat comandantului caracteristicile mărfii în conformitate cu cerințele cap. VI din Convenția SOLAS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Este în siguranță atmosfera din magaziiile și spațiile închise în care poate fi necesar accesul, au fost identificate mărfuri care emană gaze și s-a stabilit de către navă și terminal că este necesară supravegherea atmosferei?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Sunt înscrise la navă/terminal capacitatea și limitele de transfer al mărfii pentru fiecare instalație de încărcare sau descărcare? <i>Încărcător 1</i> <i>Încărcător 2</i> <i>Încărcător 3</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. A fost întocmit un plan de încărcare sau descărcare a mărfii pentru toate stadiile de încărcare-debalastare sau descărcare-balastare? <i>Copia a fost încredințată</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Magaziile ce vor fi încărcate sau descărcate au fost indicate în mod clar în planul de încărcare sau descărcare, precizându-se ordinea operațiunilor, precum și categoria și cantitatea de marfă ce va fi transferată în cadrul fiecărei operațiuni efectuate într-o magazie?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. A fost discutată necesitatea nivelării mărfurilor în magazii și s-au pus de acord metodele și suprafețele pe care se va face nivelarea?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*) 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 la catarg pentru trecerea pe sub poduri, în timp ce atunci când se află în dană, acesta se referă de obicei la înălțimea disponibilă ori cerută sub utilajul de încărcare sau descărcare.

	NAVĂ	TERMINAL
18. Atât nava, cât și terminalul înțeleg și acceptă că, dacă programul de balastare/debalastare se decalază față de operațiunile de transfer al mărfurilor, va fi necesară suspendarea operațiunilor de transfer până când operațiunile de balastare/debalastare vor fi corectate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Procedurile destinate îndepărtării reziduurilor de marfă rămase în magazii după descărcare au fost explicate la navă și acceptate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. S-au stabilit și s-au pus de acord proceduri pentru corectarea asietei finale a navei încărcate? <i>Cantitatea de marfă conținută de sistemul de transport al terminalului</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. A fost anunțat terminalul referitor la timpul necesar navei să se pregătească de plecare, după terminarea operațiunilor de transfer al mărfurilor?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Cele menționate mai sus au fost stabilite:

Ora

Pentru navă

Gradul

Data

Pentru terminal

Funcția

ANEXA Nr. 10

I N S T R U C Ț I U N I

pentru completarea listei de control al siguranței navei/terminalului

Scopul listei de control al siguranței navei/terminalului este de a îmbunătăți relațiile de lucru dintre navă și terminal, iar prin aceasta de a îmbunătăți siguranța operațiunilor. Neînțelegeri pot apărea și erori pot fi făcute atunci când echipajul navei nu înțelege intențiile personalului de la terminal, precum și atunci când personalul terminalului nu înțelege ce poate și ce nu poate să facă nava pentru a fi în siguranță.

Completarea în comun a listei de control are scopul de a ajuta echipajul navei și personalul terminalului să recunoască problemele posibile și de a se pregăti mai bine pentru a le face față.

1. Adâncimea apei la dană și, respectiv, gabaritul aerian sunt corespunzătoare pentru finalizarea operațiunilor de transfer al mărfurilor?

Adâncimea apei trebuie determinată pe întreaga suprafață pe care o va ocupa nava, iar terminalul trebuie să cunoască gabaritul aerian maxim al navei și cerințele privind pescajele pe 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 acest pescaj este corespunzător și permite plecarea navei în siguranță.

Nava trebuie să primească toate informațiile utilizabile despre densitatea și poluarea apei din dană.

2. Instalațiile de legare corespund tuturor condițiilor locale datorate mareelor, curenților, condițiilor meteorologice, traficului și navelor acostate?

O atenție deosebită trebuie acordată instalațiilor necesare pentru o acostare corespunzătoare. Navele trebuie să rămână bine fixate în legăturile lor. De-a lungul digurilor sau cheurilor deplasarea navei trebuie să fie împiedicată prin menținerea parâmelor de legare întinse; trebuie urmărite cu atenție deplasările navei datorate mareelor, curenților sau navelor care se deplasează, precum și operațiunilor în desfășurare.

Cablurile metalice și parâmele vegetale nu trebuie folosite împreună în aceeași direcție din cauza diferențelor dintre caracteristicile lor de elasticitate.

3. În caz de urgență nava poate să părăsească dana în orice moment?

Nava trebuie ca în mod normal să se poată deplasa prin propria sa putere la primirea unei notificări de la terminal sau de la administrația portuară, în afară de cazul în care s-a ajuns cu reprezentantul terminalului și administrația portuară, după caz, la o înțelegere de imobilizare a navei.

În caz de urgență, la primirea unei notificări, o navă poate fi împiedicată de o serie de factori să părăsească dana. Aceștia includ marea inferioară, asieta sau pescajul excesiv, lipsa remorcherelor, imposibilitatea navigației pe timp de noapte, motorul principal imobilizat etc. Atât nava, cât și terminalul trebuie să fie avertizați de faptul că, dacă se produce unul dintre acești factori, trebuie să poată fi luate măsuri suplimentare, dacă este nevoie.

Metoda ce va fi utilizată pentru orice operație de plecare de la cheu în caz de urgență trebuie să fie stabilită ținându-se seama de posibilele pericole. În cazul în care sunt necesare cabluri de remorcare de urgență, părțile se vor pune de acord cu privire la amplasarea lor și metoda de asigurare.

4. Există prevăzut acces sigur între navă și cheu?

Mijloacele de acces între navă și cheu trebuie să fie sigure și legale și pot fi asigurate fie de către navă, fie de către terminal. Ele trebuie să fie formate dintr-o pasarelă corespunzătoare sau o scară de bord cu o plasă de siguranță fixată corespunzător sub ea. Mijloacele de acces trebuie să fie supravegheate, deoarece ele pot fi distruse ca urmare a modificărilor de înălțime și pescaj. Persoanele responsabile cu supravegherea acestora trebuie să fie desemnate de comun acord de navă și terminal și numele lor trebuie înregistrate în lista de control.

Pasarela de acces trebuie să fie poziționată astfel încât să nu fie sub marfa care se încarcă sau se descarcă. Pasarela trebuie să fie bine iluminată pe timp de întuneric. Un colac de salvare prevăzut cu pară de lansare trebuie să fie disponibil la bordul navei în apropierea pasarelei sau a scării de bord.

5. Este operativ sistemul de comunicații navă/terminal stabilit?

Comunicațiile trebuie să fie menținute în cel mai eficient mod între ofițerul de serviciu responsabil de la navă și persoana responsabilă de la țărm. Sistemul de comunicații selectat și limba ce va fi utilizată, împreună cu numerele de telefon și/sau canalele de radio necesare, trebuie să fie înregistrate în lista de control.

6. Sunt identificate în mod formal persoanele de contact în timpul operațiunilor?

Persoanele de control de pe navă și de la terminal trebuie să mențină o comunicare efectivă între ele și cu supervizorii lor. Numele lor și, dacă este posibil, locurile unde pot fi contactate, trebuie să fie înregistrate în lista de control.

Scopul trebuie să fie prevenirea evoluției situațiilor periculoase, dar dacă apare o astfel de situație, o bună comunicare și cunoașterea celui care are competența corespunzătoare poate fi esențială în rezolvarea acesteia.

7. Echipajul de la bordul navei și personalul de la terminal sunt în număr corespunzător pentru caz de urgență?

Nu este posibil sau de dorit 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 de staționare a navei, care să acționeze în caz de urgență.

Semnalele care vor fi utilizate în eventualitatea apariției unei urgențe la mal sau la bordul navei trebuie să fie clar înțelese de tot personalul implicat în operarea mărfurilor.

8. A fost recomandată și stabilită o operațiune de buncheraj?

Persoana de la bordul navei însărcinată cu buncherajul trebuie să fie identificată, împreună cu timpul necesar, metoda de livrare (furtun de la țărm, barjă de buncheraj etc.) și locul punctului de buncheraj de la bord. Încărcarea rezervelor trebuie să fie coordonată cu operarea mărfii. Terminalul trebuie să confirme acordul la procedură.

9. Au fost recomandate și stabilite reparații la cheu sau la navă în timp ce nava este acostată?

Lucrul la temperaturi ridicate, care implică sudură, ardere sau utilizarea flăcării deschise, fie pe navă, fie pe cheu, poate necesita o autorizație de lucru la temperaturi ridicate. Lucrul pe punte, care poate interacționa cu operarea mărfii, este necesar să fie coordonat cu aceasta.

În cazul unei nave mixte este necesar să fie eliberat un certificat de degazare (inclusiv pentru tubulatură și pompe) de către un chimist de la mal autorizat de terminal sau de administrația portuară.

10. A fost stabilită o procedură de raportare și înregistrare a avariilor produse de operațiunile de transfer al mărfurilor?

La operarea mărfurilor în condiții grele de lucru se pot produce avarii. Pentru a se evita situațiile conflictuale trebuie stabilită o procedură pentru raportarea și înregistrarea unor astfel de avarii, înaintea începerii operațiunilor de transfer al mărfurilor. Acumularea de mici deteriorări la elementele structurale poate determina avaria navei ca urmare a scăderii semnificative a rezistenței generale, astfel încât este esențial ca aceste avarii să fie înregistrate, pentru a se putea face reparația imediată.

11. Are nava copii ale reglementărilor portului și terminalului, inclusiv cerințele de siguranță și de prevenire a poluării și detalii privind acțiunile în caz de urgență?

În mod normal aceste informații sunt asigurate de agentul navei. O listă care să conțină aceste informații trebuie transmisă navei în momentul sosirii și ea trebuie să includă orice reglementare locală de control referitoare la descărcarea apei de balast și a apei de spălare a magaziilor.

12. Expeditorul a furnizat comandantului caracteristicile mărfii în conformitate cu cerințele cap. VI din Convenția SOLAS?

Expeditorul trebuie să informeze comandantul despre: categoria de marfă, dimensiunea particulelor, cantitatea ce va fi încărcată, factorul de stivuire și conținutul în umiditate al mărfii. Codul BC oferă informații în acest sens.

Nava trebuie să fie avertizată cu privire la orice material care poate contamina sau reacționa cu marfa planificată și echipajul navei trebuie să se asigure că magaziile nu conțin astfel de material.

13. Este în siguranță atmosfera din magaziile și spațiile închise în care poate fi necesar accesul, au fost identificate mărfuri care emană gaze și s-a stabilit de navă și terminal că este necesară supravegherea atmosferei?

Corodarea structurii metalice sau proprietățile mărfii pot determina producerea unei atmosfere periculoase. Factorii cărora trebuie să li se acorde atenție sunt: diminuarea oxigenului din magazii; efectul fumigen fie al mărfii ce va fi descărcată, fie al mărfii din siloz înainte de încărcare, de unde gazul se poate scurge la bord împreună cu marfa fără a exista o avertizare pe navă; și scurgerea de gaze, fie otrăvitoare, fie explozive, din magaziile adiacente sau din alte încăperi.

14. Sunt înscrise la navă/terminal capacitatea și limitele de transfer al mărfii pentru fiecare instalație de încărcare/descărcare?

Cele două părți trebuie să stabilească numărul de instalații de încărcare sau descărcare care vor fi folosite și să înțeleagă care sunt capacitățile acestora. Normele maxime de transfer stabilite pentru fiecare instalație de încărcare/descărcare trebuie să fie înregistrate în lista de control.

Limitele de deplasare ale instalațiilor de încărcare sau descărcare trebuie să fie indicate. Acestea sunt informații esențiale pentru planificarea operațiunilor de transfer al mărfurilor în danele unde nava trebuie să fie deplasată pentru încărcare/descărcare. Aceste instalații trebuie verificate întotdeauna în ceea ce privește buna funcționare și

dacă nu sunt contaminate de la mărfurile anterioare. Precizia dispozitivelor de cântărire trebuie să fie verificată frecvent.

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

Dacă este posibil, comandantul trebuie să pregătească planul înainte de sosire. În acest sens, reprezentantul terminalului trebuie să furnizeze navei toate informațiile solicitate în vederea întocmirii planului. Pentru navele la care se cer calcule de rezistență longitudinală, la întocmirea planului trebuie să se țină seama de toate limitele admisibile ale momentelor de încovoiere și forțelor tăietoare.

Planul trebuie stabilit cu reprezentantul terminalului. O copie a planului trebuie să fie primită de reprezentantul terminalului. Toți ofițerii de cart de la bord și personalul angajat la terminal trebuie să aibă acces la un exemplar al acestui plan. Nici o abatere de la plan nu trebuie permisă fără acordul comandantului.

Conform prevederilor regulii 7 din cap. VI din Convenția SOLAS, trebuie depusă o copie a acestui plan la Autoritatea Navală Română. Persoana care primește copia trebuie înregistrată în lista de control.

16. Magaziile ce vor fi încărcate sau descărcate au fost indicate în mod clar în planul de încărcare sau descărcare, precizându-se ordinea operațiunilor, precum și categoria și cantitatea de marfă ce va fi transferată în cadrul fiecărei operațiuni efectuate într-o magazie?

Informațiile necesare trebuie să fie prezentate în forma prevăzută în anexa nr. 7.

17. A fost discutată necesitatea nivelării mărfii în magazii și s-au pus de acord metodele și suprafețele pe care se va face nivelarea?

O metodă bine cunoscută este cea cu jgheaburi de nivelare și aceasta poate, de regulă, să dea rezultate satisfăcătoare. Alte metode utilizează buldozere, încărcătoare cu cupă frontală, lame de deviere a deversării, mașini de nivelare sau chiar nivelarea manuală. Gradul de nivelare depinde de natura mărfii și trebuie să corespundă Codului BC.

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

Toate părțile vor prefera să încarce sau să descarce mărfurile fără oprire, dacă este posibil. Totuși, dacă se pierde sincronizarea dintre operațiunile de transfer al mărfurilor și cele referitoare la balast, o oprire a transferului mărfurilor trebuie comandată de comandant și acceptată de terminal pentru a se evita posibilitatea de suprasolicitare din neatenție a structurii navei.

Planul de încărcare sau descărcare va indica etapele de control al cantităților de marfă, în vederea verificării dacă operațiunile de transfer al mărfurilor și cele de balastare/debalastare sunt sincronizate.

În situația în care rata maximă la care nava poate fi încărcată în deplină siguranță este inferioară capacității de transfer al mărfurilor de la terminal, este necesar să se stabilească, de comun acord, pauze în cadrul programului de transfer al mărfii sau să se solicite terminalului ca instalația de transfer al mărfurilor să funcționeze la o rată inferioară ratei sale maxime.

În zonele în care sunt posibile condiții de temperatură scăzute trebuie avută în vedere posibilitatea înghețării balastului sau a tubulaturii de balast.

19. Procedurile destinate îndepărtării reziduurilor de marfă rămase în magazii după descărcare au fost explicate la navă și acceptate?

Utilizarea buldozerelor, încărcătoarelor cu cupă frontală sau a ciocanelor pneumatice/hidraulice pentru îndepărtarea reziduurilor de marfă se va face cu atenție, deoarece procedurile greșite pot avaria sau deteriora structura metalică a navei. Acordul prealabil privind necesitatea acestei activități și metoda adoptată, împreună cu supravegherea adecvată a operatorilor, va duce la evitarea reclamațiilor ulterioare sau la scăderea rezistenței structurii navei.

20. S-au stabilit și s-au pus de acord proceduri pentru corectarea asietei finale a navei încărcate?

Cantitățile de mărfuri și de apă de balast propuse la începerea încărcării pentru corectarea asietei finale a navei în mod corespunzător pot fi doar provizorii și nu trebuie să li se dea prea mare importanță. Important este ca această cerință să nu fie ignorată sau neglijată. Cantitățile reale de marfă sau balast și locurile unde vor fi ambarcate pentru realizarea asietei finale a navei vor depinde de citirile de pescaje făcute chiar înaintea acestei operațiuni. Nava trebuie să primească informații cu privire la cantitatea de marfă conținută de sistemul transportor atunci când acea cantitate poate fi mare și trebuie să mai fie încărcată după ce s-a dat comanda „Oprire încărcare“. Aceste date trebuie înregistrate în lista de control.

21. A fost anunțat terminalul referitor la timpul necesar navei să se pregătească de plecare, după terminarea operațiunilor de transfer al mărfurilor?

Pregătirea navei pentru plecarea în siguranță pe mare rămâne mereu la fel de importantă și trebuie făcută în mod corespunzător. Gurile de magazie trebuie să fie închise și asigurate în mod progresiv pe măsură ce se termină operațiile din magazia respectivă, astfel încât numai una sau două guri să rămână închise după încheierea operațiilor de transfer al mărfurilor.

Terminalele moderne cu ape adânci destinate navelor cu dimensiuni mari pot avea trasee scurte până la ieșirea în mare. Timpul necesar pentru pregătirea navei în vederea plecării în siguranță, așadar, poate varia între zi sau noapte, vară sau iarnă, vreme bună sau rea.

Se va comunica din timp terminalului dacă nava are nevoie de o perioadă de timp suplimentară.

INFORMAȚIA REFERITOARE LA MARFĂ

NOTĂ:

Acest formular nu se completează dacă marfa ce va fi încărcată necesită o declarație conform cerințelor din: Convenția SOLAS 1974, cap. VII, regula 5; Convenția MARPOL 73/78, anexa III, regula 4 și Codul IMDG, Introducere generală, secțiunea 9.

Expedito		Număr/numere de referință	
Destinatar		Transportator	
Denumire/mijloace de transport	Portul/locul de plecare	Instrucțiuni sau alte observații	
Portul/locul de destinație			
Descrierea generală a mărfii [Timpul mărfii/dimensiunea particulelor*] *) Pentru mărfurile solide în vrac		Masa brută (kg/ton)	
		<input type="checkbox"/>	Mărfuri generale
		<input type="checkbox"/>	Mărfuri în pachete/palete
		<input type="checkbox"/>	Mărfuri în vrac
Specificații cu privire la marfa în vrac, dacă este aplicabil Factor de stivuire Unghiul de taluz Metode de rujare Proprietăți chimice periculoase (de exemplu: clasa IMO, nr. UN, nr. BC sau nr. EmS)			
Proprietăți speciale relevante ale mărfii		Certificat/certificate suplimentar/suplimentare (dacă se cere)	
		<input type="checkbox"/>	Certificat cu privire la conținutul în umiditate și limita conținutului de umiditate admisibilă în cadrul transportului
		<input type="checkbox"/>	Certificat cu privire la efectele agenților atmosferici
		<input type="checkbox"/>	Certificat de scutire
		<input type="checkbox"/>	Altele (se specifică)
DECLARAȚIE Prin prezenta declar că partida de marfă este completă și precis descrisă și că rezultatele obținute în urma încercărilor și alte specificații furnizate sunt corecte după cunoștințele și credința mea și pot fi considerate ca reprezentative pentru marfa ce va fi încărcată.		Denumire/statut, companie/organizație semnatară Locul și data Semnătura în numele transportatorului	

Ca mijloc pentru completarea documentelor imprimate se pot utiliza tehnicile EDP (procesarea electronică a datelor) și EDI (schimbul de date)

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

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI – CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, str. Izvor nr. 2–4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București, cont nr. 2511.1–12.1/ROL Banca Comercială Română – S.A. – Sucursala „Unirea” București și nr. 5069427282 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București (alocat numai persoanelor juridice bugetare).

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1, bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 411.97.54, tel./fax 410.77.36.

Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 490.65.52, 335.01.11/2178 și 402.21.78, E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro