**UE**

*Proiect*

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| **GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA****H O T Ă R Â R E nr**. \_\_\_\_\_\_\_**din** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**2024****Chișinău** |

**pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova**

În temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, cu modificările şi completările ulterioare, Guvernul

**HOTĂRĂȘTE:**

**1.** Se aprobă Regulamentul privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova (se anexează).

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

|  |  |
| --- | --- |
| **Prim-ministru** | **Dorin RECEAN** |
| **Contrasemnează:** |  |
| Ministrul infrastructuriiși dezvoltării regionale | Andrei SPÎNU |

Aprobat prin

Hotărârea Guvernului

nr. din \_\_\_\_\_\_\_ 2024

**Regulamentul privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova**

Prezentul Regulament transpune și pune în aplicare Rezoluția A.1047(27) adoptată de Organizația Maritimă Internațională din 30 noiembrie 2011 cu privire la principiile de stabilire a echipajului minim de siguranţă.

**I. Dispoziții generale**

**1.** Regulamentul privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova (în continuare – Regulament) reglementeazăprocedurile de stabilire a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova.

**2.** Determinarea echipajului minim de siguranță trebuie să aibă loc în conformitate cu cerințele Convenției internaționale privind ocrotirea vieții umane pe mare (SOLAS), adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, Convenției internaționale privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare şi efectuare a serviciului de cart (STCW 78), adoptată la Londra la 7 iulie 1978, Codului internaţional pentru securitatea navelor şi facilităţilor portuare (ISPS), adoptat la 12 decembrie 2002 și a Rezoluției A.1047(27) din 30 noiembrie 2011 cu privire la principiile de stabilire a echipajului minim de siguranţă.

**3.** Prezentul Regulament stabilește:

 1) modul de formare a echipajului minim de siguranță;

 2) procedura de emitere a certificatelor privind echipajul minim de siguranță;

 3) acordarea dispenselor;

 4) limitările privind echipajul;

 5) personalul navigant.

**4.** Regulamentul se aplică personalului navigant care efectuează serviciul la bordul navelor maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova, cu excepția:

 1) navelor de navigație interioară;

 2) navelor militare;

 3) navelor care sunt proprietatea statului sau sunt exploatate de către stat și sunt angajate numai pentru servicii guvernamentale necomerciale;

 4) navelor de pescuit;

 5) ambarcațiunilor de agrement care nu sunt angajate în activitatea de comerț;

 6) navelor cu corp din lemn de o construcție simplă.

**5.** Agenția Navală stabilește echipajul minim cu care navei i se permite ieșirea în larg în funcţie de tipul şi destinaţia navei, de zona de navigaţie şi în conformitate cu convenţiile internaţionale la care Republica Moldova este parte.

**6.** Echipajul minim de siguranţă stabilit prin prezentul Regulament trebuie să se afle la bordul navei, astfel încât în orice moment să fie asigurate: operarea în siguranţă a navei, securitatea acesteia şi protecţia mediului.

**7.** Lipsa de la bord a oricărei persoane care face parte din echipajul minim de siguranţă, la plecarea navei din port, va atrage oprirea navei din navigaţie.

**8.** În sensul prezentului Regulament se utilizează terminologia definită în Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999 și cea prevăzută în Legea nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, precum și următoarele noțiuni:

1) *atribuţie* - suma sarcinilor, îndatoririlor şi responsabilităţilor aşa cum sunt specificate în Codul STCW, necesare pentru operarea navei, siguranţa vieţii pe mare sau protecţia mediului marin;

2) *atribuţie de radiocomunicaţii* - veghea radio, întreţinerea şi repararea echipamentelor de radiocomunicaţii în conformitate cu Convenţia SOLAS, astfel cum a fost modificată, şi cu recomandările relevante ale Organizaţiei Maritime Internaţionale;

3*) brevet/certificat de competență* - un document pentru personalul brevetat, prin care titularul legitim este autorizat să efectueze serviciul în funcţia indicată şi să execute sarcinile corespunzătoare nivelului de responsabilitate specificat în document;

4) *certificat de capacitate* - un document pentru personalul nebrevetat, prin care titularul legitim este autorizat să efectueze serviciul în funcţia indicată şi să execute sarcinile corespunzătoare nivelului de responsabilitate specificat în document;

5) *companie* - proprietarul navei sau orice persoană fizică sau juridică, cum ar fi operatorul sau navlositorul bare-boat, care a preluat responsabilitatea operării navei de la proprietar şi a fost de acord să preia toate obligaţiile şi responsabilităţile care se impun companiei prin prezentul Regulament;

6) *navă maritimă* - nava, alta decât cea care navighează exclusiv în ape interioare navigabile sau în interiorul ori în imediata vecinătate a apelor din zone adăpostite sau în zone unde se aplică reglementări portuare;

7) *personal navigant maritim* - orice persoană încadrată în muncă sau angajată ori care lucrează, indiferent de funcţie, la bordul unei nave, pregătită şi certificată;

8) *radiooperatorul GMDSS* - persoana calificată care deţine un certificat pentru operare în sistemul de radiocomunicaţii GMDSS (sistemul mondial de primejdie şi siguranţă maritimă), și atestat în baza unui certificat GMDSS;

9) *putere de propulsie* - puterea nominală maximă, produsă continuu de toate instalaţiile de propulsie principale ale navei, exprimată în kW, înscrisă în certificatul de naţionalitate al navei sau în orice alt document oficial.

**II. Criterii și funcții de la bordul navelor**

**pentru determinarea echipajului minim de siguranță**

 **9.** Pentru determinarea echipajului minim de siguranță a navei trebuie respectate următoarele criterii:

1) capacitatea de a:

a) asigura supravegherea în condiţii de siguranţă a navigaţiei, cartul la maşini şi supravegherea radio în conformitate cu regula VIII/2 din Convenţia STCW 1978, aşa cum a fost modificată, precum şi supravegherea generală a navei;

b) lega nava şi a dezlega nava în condiţii de siguranţă;

c) gestiona funcţiile de siguranţă ale navei în condiţii de staţionare sau în condiţii premergătoare staţionării pe mare;

d) efectua operaţiuni, dacă este cazul, pentru a preveni deteriorarea mediului marin;

e) menţine dispozitivele de siguranţă şi a asigura curăţenia în toate spaţiile accesibile pentru a minimiza riscul de incendiu;

f) oferi servicii de îngrijire medicală la bordul navei;

g) asigura transportul în siguranţă al încărcăturii;

h) verifica şi menţine, după caz, integritatea structurii navei;

i) exploata nava în conformitate cu planul ei de securitate aprobat.

2) abilitatea de a:

a) face să funcţioneze toate dispozitivele de închidere etanşe la apă şi de a le menţine starea de funcţionare şi, de asemenea, de a utiliza o echipă competentă pentru controlul avariilor;

b) face să opereze toate echipamentele de urgenţă şi de stingere a incendiilor şi mijloacele de salvare de la bord şi de a efectua întreţinerea acestor echipamente, care trebuie făcută pe mare, şi de a ambarca şi debarca toate persoanele de la bord;

c) face să opereze aparatul de propulsie principal şi cele auxiliare, inclusiv echipamentele de prevenire a poluării, şi de a le menţine în condiţii de siguranţă pentru a permite navei să depăşească pericolele previzibile în timpul voiajului.

**10.** La determinarea echipajului minim de siguranță trebuie luate în considerare și următoarele funcții de la bord:

1) cerinţele de formare continuă pentru tot personalul privind funcţionarea şi utilizarea echipamentului de urgenţă şi lupta împotriva incendiilor, echipamentul de salvare şi dispozitivele de închidere etanşe la apă;

2) cerinţele de instruire specializate pentru anumite tipuri de nave şi în cazuri în care membrii echipajului sunt angajaţi să efectueze la bordul navei sarcini care acoperă mai multe domenii;

3) furnizarea de hrană adecvată şi apă potabilă;

4) necesitatea asumării de sarcini şi responsabilităţi în cazul unei situaţii de urgenţă;

5) necesitatea oferirii de oportunităţi de formare pentru marinarii începători pentru a le permite să dobândească pregătirea şi experienţa necesare.

**III. Personalul navigant și echipajul navelor**

**11.** Personalul navigant este constituit din totalitatea persoanelor, indiferent de cetățenie, care posedă un brevet sau un certificat de capacitate, obținut ori recunoscut în conformitate cu prevederile legale și care dă dreptul acestora să îndeplinească funcții la bordul navelor.

**12.** Evidența personalului navigant se ține de Agenția Navală în registrele de evidență electronică a personalului navigant.

**13.** Orice navămaritimă și/sau mixtă care arborează pavilionul Republicii Moldova este deservită de un echipaj care asigură operarea navei în condiții de siguranță, a echipajului, a pasagerilor, siguranța mărfurilor și a bunurilor și de protecție a mediului.

**14.** Echipajul este format din personal navigant și personal auxiliar, iar componența acestuia este stabilită conform tipului și destinației navei. Pe lângă tipul și destinația navei, echipajul minim de siguranță al unei nave urmează să fie stabilit ținând seama și de următorii factori relevanți:

1) mărimea navei;

2) numărul, puterea şi tipul aparatelor de propulsie principale şi auxiliare;

3)nivelul de automatizare al navei;

4)construcţia şi echipamentul navei;

5)metoda de întreţinere utilizată;

6)marfa ce trebuie transportată;

7) frecvenţa escalelor, durata şi natura călătoriilor care urmează să fie întreprinse;

8) zona/zonele de exploatare, ape şi operaţiunile în care nava este implicată;

9) măsura în care activităţile de formare se desfăşoară la bord;

10)  gradul de asistenţă oferit navei de la uscat de către companie;

11) cerinţele aplicabile în ceea ce priveşte timpul de lucru şi/sau perioadele de odihnă;

12) prevederile planului de securitate aprobat al navei.

**15.** În cadrul echipajului, funcțiile la bordul navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova pot fi îndeplinite numai de personalul navigant care posedă brevete sau certificate de capacitate corespunzătoare, după caz.

**16.** Personalul auxiliar efectuează activități la bordul navelor, pentru care nu se eliberează brevete sau certificate de capacitate.

**17.** Toți membrii echipajului trebuie să facă dovada că au vârsta minimă necesară și că îndeplinesc condițiile de sănătate prevăzute în reglementările naționale și în acordurile și convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte.

**18.** Fiecare membru al echipajului trebuie să posede în mod obligatoriu, ca document de identitate, un carnet de marinar.

**19.** La bordul navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova, în afara echipajului, pot fi îmbarcate și alte persoane, în limita mijloacelor de salvare existente la bord, cu acordul și pe răspunderea căpitanului/proprietarului/operatorului navei. Aceste persoane nu sunt obligate să posede carnet de marinar.

**20.** Din punct de vedere al activităţii desfăşurate personalul navigant este format din următoarele categorii:

1) personal de punte;

 2) personal de maşini.

 **21.** Din punct de vedere al calificării personalul navigant este format din următoarele categorii:

1) personal navigant posesor de brevete, respectiv personalul prevăzut la pct. 21 sbp. 3) lit. a) – f);

 2)personal navigant posesor de certificate de capacitate, respectiv personalul prevăzut la pct. 22 [sbp. 7)](https://lege5.ro/Gratuit/geztaojr/ordonanta-nr-42-1997-privind-transportul-maritim-si-pe-caile-navigabile-interioare?pid=29835055&d=2024-01-30#p-29835055).

3)personal auxiliar care poate fi format din următoarele categorii:

a) personal medico-sanitar;

 b) personal sanitar-veterinar;

 c) personal de pescuit şi de prelucrare a peştelui;

 d) personal tehnologic;

 e) personal administrativ;

 f) personal pentru alte activităţi la bordul navei.

 **22.** Ierarhia funcţiilor, în cadrul echipajului navei pentru nave maritime sau mixte, este:

1) comandant;

 2) ofițer punte secund;

 3) șef mecanic;

 4) ofițeri punte;

 5) ofiţeri mecanici;

 6) alţi ofiţeri;

 7) personal cu certificat de capacitate;

 8)personal auxiliar.

**23.** Personalul navigant maritim care deține un brevet, certificat de capacitate sau un document care atestă o calificare necesară la bordul navelor trebuie să dețină un certificat medical valabil, emis în conformitate cu Secțiunea A-I/9 din Codul STCW. Certificatele medicale pot rămâne valabile o perioadă de maximum 2 ani, cu excepția cazului în care candidatul la certificarea medicală este mai tânăr de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an.

**24.** Dacă perioada de valabilitate a certificatului medical expiră pe perioada efectuării voiajului, Agenția Navală poate permite ca personalul navigant maritim să lucreze fără un certificat medical valabil, până la următorul port de escală, unde un medic recunoscut de autoritatea competentă este disponibil, cu condiția ca:

1) perioada unei astfel de autorizări să nu depășească 3 luni;

2) personalul navigant maritim în cauză să posede un certificat medical expirat de dată recentă.

**25.** Armatorii/operatorii care operează nave sub pavilionul Republicii Moldova trebuie să angajeze la bordul acestora personal navigant maritim numai în următoarele condiții:

1) personalul navigant maritim angajat la bordul acestor nave deține un document emis în conformitate cu prevederile legislației naționale;

2) navele au la bord personalul navigant maritim prevăzut în certificatul privind echipajul minim de siguranță;

3) documentația și datele relevante pentru tot personalul navigant maritim angajat la bord sunt păstrate, sunt ușor accesibile și includ, fără a se limita la aceasta, documentația și datele privind experiența, pregătirea, starea de sănătate și competența acestora în îndeplinirea sarcinilor repartizate;

4) la angajare, personalul navigant maritim este familiarizat cu îndatoririle specifice și cu toate dispozitivele, instalațiile, echipamentele, procedurile și caracteristicile navei, care sunt relevante pentru îndatoririle de rutină sau de urgență;

5) echipajul navei își poate coordona acțiunile într-o situație de urgență și în realizarea sarcinilor vitale pentru siguranță sau pentru prevenirea și limitarea poluării;

6) personalul navigant maritim repartizat pe oricare dintre navele sale a beneficiat de cursuri de pregătire și actualizare a cunoștințelor în conformitate cu prevederile prezentului Regulament;

7) în orice moment, la bordul navelor sale se asigură o comunicare verbală eficientă în conformitate cu pct. 3 și 4 din cap. V al Regulii 14 din Convenția SOLAS, astfel cum a fost modificată.

**26.** Armatorii/operatorii, comandanții și membrii echipajului se asigură că obligațiile stabilite în acest Regulament sunt implementate corect și pe deplin și că se iau măsurile necesare pentru a se asigura că fiecare membru al echipajului poate să își aducă contribuția în cunoștință de cauză la operarea în siguranță a navei.

**27.** Armatorii/operatorii asigură comandantului fiecărei nave care arborează pavilionul Republicii Moldova, instrucțiuni scrise care stabilesc politici și proceduri ce trebuie urmate pentru a se asigura că întregul personal navigant maritim nou-angajat la bord beneficiază de posibilitatea rezonabilă de a se familiariza cu echipamentul, procedurile operaționale și cu orice alte măsuri de la bord necesare realizării corecte a sarcinilor, înainte ca acestea să le fie repartizate. Aceste politici și proceduri trebuie să includă:

1) alocarea unei perioade rezonabile de timp în care personalul navigant maritim nou-angajat să aibă posibilitatea de a se familiariza cu:

a) echipamentul specific pe care îl va utiliza sau opera;

b) procedurile şi măsurile privind serviciul de cart, siguranţa, protecţia mediului şi cele referitoare la situaţii de urgenţă specifice navei, pe care acesta trebuie să le cunoască pentru a-şi realiza corespunzător sarcinile repartizate;

2) desemnarea unui membru al echipajului, bine pregătit, care va urmări ca personalul navigant maritim nou-angajat să primească informaţiile esenţiale într-o limbă pe care acesta o înţelege.

**28.** Armatorii/operatorii se asigură că comandanții, ofițerii și restul personalului navigant maritim căruia i se repartizează sarcini și responsabilități specifice la bordul navelor de pasageri, ro-ro, au primit o instruire de familiarizare pentru a obține abilitățile corespunzătoare pentru funcția care trebuie îndeplinită și pentru responsabilitățile care urmează să fie asumate, ținând seama de recomandările prezentate în secțiunea B-I/14 din Codul STCW.

**IV. Formarea echipajului minim de siguranță a navelor**

 **29.** Orice navă maritimă și/sau mixtăcarearborează pavilionul Republicii Moldova trebuie să aibă la bord, indiferent de situația în care se află, un echipaj minim de siguranță.

 **30.** Echipajul minim de siguranță se stabilește în funcție de tipul și destinația navei, de mărimea acesteia, de gradul de automatizare al navei, precum și de situația în care se află nava: în marș, în staționare, în reparații, în conservare sau în iernatic.

 **31.** Echipajul minim de siguranţă asigură conducerea navei în siguranţă în timpul navigaţiei şi al manevrelor, paza şi siguranţa navei în staţionare, vitalitatea navei, prevenirea şi stingerea incendiilor la bord, prevenirea poluării mediului, exploatarea în siguranţă a instalaţiilor şi a echipamentelor de propulsie, guvernare, manevră, navigaţie şi telecomunicaţii.

 **32.** Agenția Navală stabileşte echipajul minim de siguranţă, precum şi funcţiile acestuia, pentru fiecare categorie de navă, şi eliberează un certificat privind echipajul minim de siguranţă.

 **33.** Perioada valabilității unui certificat privind echipajul minim de siguranță nu poate depăși:

 1) un an de zile în cazul confirmării anuale sau eliberării pachetului de certificate permanente pe navă;

 2) șase luni calendaristice în cazul eliberării pachetului de certificate provizorii pe navă.

**34.** Certificatul se eliberează la cererea armatorului conform Anexei nr. 3 la Regulament. Armatorul, depune cererea în conformitate cu Anexa nr. 2 și anexează la aceasta următoarele documente: certificate ale organele de supraveghere tehnică și clasificare care confirmă clasa navei și gradul acesteia, automatizarea, orarul personalului echipajului, un ordin de aprobare de personal, propunerile lor pentru încadrarea cu personal minim de siguranță și programul de orar/ture.

**35.** În cazul schimbării armatorului/operatorului sau a modificării clasei navei, gradul de automatizare, tehnic, caracteristicile operaționale, zona de navigație a navei, programul de lucru și timpul de odihnă al echipajului, se eliberează un nou certificat în conformitate cu prezentul Regulament.

**36.** În cazul pierderii sau deteriorării certificatului privind echipajul minim de siguranță, la cererea armatorului se eliberează duplicatul acestuia.

**37.** Dacă proprietarul navei, după evaluarea normelor minime de siguranță pentru o navă prevăzute în Anexa nr.1 la prezentul Regulament, le consideră nepotrivite pentru o anumită navă, zonă comercială sau alte condiții și dorește să determine un alt echipaj de siguranță minimă, acesta depune o cerere justificată către Agenția Navală, care să ateste capacitatea echipajului de a asigura siguranța navigației și protecția mediului, funcționarea navei și tratarea situațiilor de urgență, furnizarea de funcții de securitate și siguranță a navelor, precum și conformitatea cu normele de muncă și de odihnă stabilite în instrumentele internaționale.

**38.** Certificatul privind echipajul minim de siguranţă, se retrage de către Agenția Navală în cazul în care constată că informaţiile cuprinse în cererea prevăzută în Anexa nr. 2 nu sunt adevărate şi corecte, se încalcă timpul de lucru și timpul de odihnă al echipajului, schimbarea zonei de călătorie, durata călătoriei, natura încărcăturii transportate, proiectarea, mecanismele, echipamentul și gradul de automatizare a navelor.

**39.** La stabilirea echipajului minim de siguranță a unei nave, Agenția Navală se va conduce de normele minime de siguranță pentru o navă prevăzute în Anexa nr. 1 la prezentul Regulament.

**40.** Agenția Navalăesteîn drept să stabilească alt echipaj decât cel prevăzut la normele minime de siguranță pentru o navă prevăzute în Anexa nr. 1 la prezentul Regulament, luând în considerare factorii prevăzuți la pct. 14 și 41 din Regulament.

**41.** Componența minimă a echipajului unei nave care asigură siguranța se determină ținându-se seama de performanța funcțiilor la nivelurile de responsabilitate corespunzătoare, după cum se specifică în Convenția STCW la care Republica Moldova este parte, care include următoarele:

1) navigaţia, care cuprinde sarcinile, îndatoririle şi responsabilităţile necesare pentru:

a) planificarea voiajului şi conducerea navei în deplină siguranţă;

b) menţinerea în condiţii de siguranţă a cartului în conformitate cu cerinţele din Codul STCW;

c) manevra şi conducerea navei în toate condiţiile; şi

d) legarea şi dezlegarea navei în condiţii de siguranţă.

2) manipularea şi stivuirea mărfii, inclusiv sarcinile, îndatoririle şi responsabilităţile necesare planificării şi supravegherii operaţiunilor efectuate la bordul navei pentru încărcarea, stivuirea, amararea şi asigurarea mărfii pe perioada voiajului şi descărcarea mărfurilor şi pentru a se asigura că aceste operaţii sunt efectuate în condiţii de siguranţă;

3) exploatarea navei şi asistenţa persoanelor de la bord, inclusiv sarcinile, îndatoririle şi responsabilităţile necesare pentru:

a) garantarea securităţii şi siguranţei tuturor persoanelor de la bord şi menţinerii echipamentului de salvare şi lupta contra incendiilor şi altor sisteme de siguranţă în stare de funcţionare;

b) operarea şi menţinerea tuturor sistemelor de închidere etanşe la apă;

c) efectuarea operaţiunilor, dacă este cazul, necesare pentru mobilizarea şi debarcarea tuturor persoanelor aflate la bord;

d) efectuarea operaţiunilor, după caz, pentru a asigura protecţia mediului marin;

e) asigurarea îngrijirii medicale la bordul navei; şi

f) întreprinderea de sarcini administrative necesare pentru operarea în condiţii de siguranţă a navei şi pentru securitatea navei.

4) inginerie marină, care cuprinde sarcinile, îndatoririle şi responsabilităţile necesare pentru a:

a) opera şi monitoriza aparatul de propulsie principal şi cele auxiliare ale navei şi a evalua performanţa fiecărui aparat;

b) menţine cartul la maşini în condiţii de siguranţă în conformitate cu cerinţele din Codul STCW;

c) gestiona şi de a efectua operaţiuni legate de combustibil şi balast; şi

d) menţine în siguranţă echipamentele, instalaţiile şi circuitele de alimentare ale maşinilor navei.

5) inginerie electrică, electronică şi de control, care cuprinde sarcinile, îndatoririle şi responsabilităţile necesare pentru a:

a) opera echipamente electrice şi electronice ale navei; şi

 b) menţine siguranţa sistemelor electrice şi electronice de bord.

 6) radiocomunicaţii, care cuprinde sarcinile, îndatoririle şi responsabilităţile necesare pentru a:

a) transmite şi primi informaţii utilizând echipamentul radio al navei;

b) menţine o supraveghere radio în condiţii de siguranţă în conformitate cu cerinţele regulamentelor comunicațiilor radio şi Convenţiei SOLAS 1974, astfel cum a fost modificată; și

c) asigura servicii de radio în situaţii de urgenţă.

7) întreţinerea şi repararea, inclusiv sarcinile, îndatoririle şi responsabilităţile necesare pentru a efectua lucrări de întreţinere şi reparaţii la navă şi maşinile, echipamentele şi instalaţiile sale, ţinând cont de metoda de întreţinere şi reparaţie utilizată.

**42**. Pe lângă factorii și funcțiile enumerate la pct. 14 și 41, pentru a determina compoziția minimă, ar trebui să se țină cont și de:

1) managementul funcţiilor legate de siguranţă, securitate şi protecţia mediului ale unei nave pe mare atunci când aceasta nu navighează;

2) cu excepţia navelor de dimensiuni reduse, dotarea cu ofiţeri de punte calificaţi pentru a se asigura că nu este necesar ca comandantul să asigure în mod regulat cartul, adoptând un sistem cu 3 carturi;

3) cu excepţia navelor cu o putere de propulsie limitată sau exploatate cu sălile maşinilor nesupravegheate, dotarea cu ofiţeri mecanici calificaţi pentru a se asigura că nu este necesar ca şeful mecanic să asigure în mod regulat cartul, adoptând un sistem cu 3 carturi;

4) menţinerea standardelor de igienă şi sănătate în muncă aplicabile la bord;

5) furnizarea de hrană adecvată şi apă potabilă pentru toate persoanele de la bord, după cum este necesar;

6) numărul de personal calificat şi de alt personal necesar pentru a satisface situaţiile şi condiţiile în perioade de vârf de încărcare, ţinând seama de durata de muncă şi de perioadele de odihnă de la bordul navei, asigurate navigatorilor; şi

7) capacitatea comandantului şi echipajului navei pentru a coordona activităţile necesare pentru exploatarea în condiţii de siguranţă a navei şi pentru securitatea navei şi pentru protecţia mediului marin.

**V. Responsabilitatea armatorilor/operatorilor**

**43.** Agenția Navală poate cere armatorilor/operatorilor responsabili pentru exploatarea navei să pregătească şi să prezinte propunere pentru echipajul minim de siguranţă a navei.

**44.** În elaborarea unei propuneri privind echipajul minim de siguranţă a navei, armatorii/operatorii aplică recomandările şi factorii cuprinși în prezentul Regulament, urmând:

1) să facă o evaluare a sarcinilor, îndatoririlor şi a responsabilităţilor echipajului navei necesare pentru exploatarea în siguranţă a acesteia, pentru securitatea sa, pentru protecţia mediului marin, precum şi pentru gestionarea situaţiilor de urgenţă;

2) să se asigure că dispoziţiile privind starea fizică pentru serviciu sunt aplicate şi că orele de lucru şi de odihnă sunt înregistrate;

3) să facă o evaluare a numărului şi funcţiilor/capacităţilor echipajului navei necesare pentru exploatarea în condiţii de siguranţă a acesteia, pentru securitatea sa, pentru protecţia mediului marin, precum şi pentru gestionarea situaţiilor de urgenţă;

4) să pregătească şi să prezinte Agenției Navale o propunere de echipaj minim de siguranţă pe baza evaluării numărului şi funcţiilor/capacităţilor echipajului navei necesare pentru exploatarea în condiţii de siguranţă a acesteia, pentru securitatea sa şi pentru protecţia mediului marin şi să justifice prin propunere modul în care echipajul navei propus va gestiona situaţiile de urgenţă, inclusiv evacuarea persoanelor, în cazul în care este necesar;

5) să se asigure că echipajul minim de siguranţă este adecvat în orice moment şi din toate punctele de vedere, inclusiv al condiţiilor şi cerinţelor situaţiilor cu volum de muncă de vârf, şi că este în conformitate cu prezentul Regulament; şi

6) să elaboreze şi să prezinte Agenției Navale o nouă propunere pentru echipajul minim de siguranţă a navei, în cazul în care zonele de exploatare, construcţia, maşinile, echiparea şi exploatarea şi întreţinerea sau gestionarea navei ar suferi unele modificări care pot afecta dotarea cu echipajul de siguranţă.

**45.** Agenția Navalăevaluează toate propunerile privind echipajul minim de siguranţă a navei prezentate de către armatori/operatori, asigurându-se că:

1) echipajul navei propus conţine numărul şi funcţiile/capacităţile echipajului pentru a îndeplini totalitatea sarcinilor, îndatoririlor şi responsabilităţilor necesare pentru exploatarea în siguranţă a navei, pentru securitatea sa, pentru protecţia mediului marin şi pentru a face faţă situaţiilor de urgenţă; şi

2) comandantul, ofiţerii şi alţi membri ai echipajului navei nu au un program de lucru excesiv care ar putea pune în pericol executarea sarcinilor lor şi siguranţa navei şi că durata de lucru şi perioadele de odihnă impuse de reglementările naţionale sunt respectate.

**46.** În aplicarea dispozițiilor prezentului Regulament,Agenția Navalăva ține seama de existența instrumentelor internaționale care se ocupă cu:

1) efectuarea cartului;

2) orele de muncă sau de odihnă;

3) managementul siguranţei;

4) certificarea navigatorilor;

5) formarea navigatorilor;

6) securitatea, sănătatea şi igiena în muncă;

7) cazarea echipajului şi hrană;

8) securitatea;

9) radiocomunicaţiile.

**47.** Agenția Navală solicită armatorilor/operatorilor să modifice orice propunere referitoare la echipajul minim de siguranţă a unei nave, în cazul în care, după evaluarea propunerii iniţiale prezentate, aceasta nu poate să aprobe componenţa propusă a echipajului navei.

**48.** Agenția Navală aprobă o propunere de echipaj minim de siguranţă a unei nave şi emite, în consecinţă, un certificat privind echipajul minim de siguranţă, doar în cazul în care este pe deplin convinsă că echipajul navei propus este stabilit în conformitate cu prezentul Regulament şi este adecvat pentru exploatarea în condiţii de siguranţă a navei şi pentru securitatea navei, precum şi pentru protecţia mediului marin.

**49.** Agenția Navală retrage certificatul privind echipajul minim de siguranţă unei nave în cazul în care armatorul/operatorul nu reuşeşte să prezinte o nouă propunere pentru echipajul minim de siguranţă a navei atunci când zonele de exploatare, construcţia, maşinile, echipamentele sau exploatarea şi întreţinerea navei au suferit modificări care afectează încadrarea cu echipaj minim de siguranţă.

**50.** Agenția Navală revizuiește și retrage, după caz, certificatul privind echipajul minim de siguranţă a unei nave care nu îndeplineşte în mod repetat cerinţele privind durata de odihnă.

**51.** Agenția Navală înainte de a accepta ca un certificat privind echipajul minim de siguranță să prevadă mai puţin de 3 ofiţeri calificaţi responsabili cu cartul de navigaţie, să ia în considerare foarte atent circumstanţele, ţinând cont de toate principiile care trebuie respectate pentru stabilirea echipajului minim de siguranţă.

**VI. Capacitatea de a fi apt pentru efectuarea serviciului la bord**

**52.** În scopul prevenirii oboselii, Agenția Navală va urmări prin procedurile de inspecţie:

1) respectarea prevederilor legale privind perioadele de odihnă pentru personalul de cart şi pentru cei cu atribuţii privind siguranţa, securitatea şi prevenirea poluării;

2) că serviciul de cart este organizat în aşa manieră încât eficienţa personalului navigant maritim să nu fie diminuată de oboseală;

3) că sarcinile sunt astfel repartizate încât prima echipă de cart de la începerea voiajului şi cele ulterioare de schimb sunt suficient de odihnite şi apte de serviciu din toate punctele de vedere.

**53.** Ţinându-se seama de riscul reprezentat de oboseala personalului navigant maritim, toate persoanele desemnate ca ofiţer responsabil cu serviciul de cart sau ca personal nebrevetat care fac parte dintr-un cart şi cele ale căror sarcini implică siguranţa, securitatea şi prevenirea poluării trebuie să beneficieze de o perioadă de odihnă de cel puţin:

1) 10 ore de odihnă într-un interval de 24 de ore; şi

2) 77 de ore în orice perioadă de 7 zile.

**54.** Orele de odihnă pot fi împărţite în cel mult două perioade, dintre care una va fi de cel puţin 6 ore consecutive, iar intervalul între perioadele consecutive de odihnă nu va depăşi 14 ore.

**55.** Cerinţele pentru perioadele de odihnă, formulate la pct. 53-54, pot să nu fie aplicate în cazul unei urgenţe sau în alte condiţii operaţionale excepţionale. Exerciţiile de verificare a echipajului şi de instruire pentru stingerea incendiilor şi de evacuare, precum şi exerciţiile prevăzute de legislaţia naţională, precum şi de instrumentele legislative internaţionale se efectuează astfel încât să se diminueze perturbarea perioadelor de odihnă şi să nu provoace oboseală.

**56.** Tabelul cu programul de lucru al personalului de cart trebuie afişat la bord în locuri uşor accesibile. Listele sunt întocmite într-un format standard, în limba de lucru şi în limba engleză.

**57.** Atunci când o persoană din echipajul navei este chemată la post, cum ar fi cazul în care un compartiment al maşinilor a rămas nesupravegheat, acelei persoane i se acordă o perioadă corespunzătoare de odihnă compensatorie, dacă perioada normală de odihnă este perturbată de chemări la post.

**58.** Evidenţa orelor zilnice de odihnă ale personalului navigant maritim trebuie să fie păstrată în format standard, în limba de lucru şi în limba engleză, pentru a permite monitorizarea şi verificarea conformităţii cu prezentul Regulament. Personalul navigant maritim primeşte o copie a înregistrărilor care îl priveşte, semnată de comandant sau de persoana autorizată de comandant, precum şi de personalul navigant maritim.

**59.** Fără a aduce atingere normelor prevăzute la pct. 53-58, comandantul unei nave are dreptul să ceară unei persoane din echipajul navei să efectueze oricâte ore de lucru sunt necesare pentru siguranţa imediată a navei, a persoanelor de la bord, a mărfii sau în scopul de a acorda ajutor altor nave sau altor persoane aflate în pericol pe mare. În consecinţă, comandantul poate să suspende programul orelor de odihnă şi să solicite unei persoane din echipajul navei să efectueze oricâte ore de lucru sunt necesare, până la restabilirea situaţiei normale. De îndată ce este practic posibil, după restabilirea situaţiei normale, comandantul se asigură că tot personalul navigant maritim care a efectuat o activitate în perioada programată pentru odihnă beneficiază de o perioadă de odihnă corespunzătoare.

**60.** Respectându-se principiile generale privind protecţia sănătăţii şi securităţii lucrătorilor se pot autoriza sau înregistra acorduri colective care permit excepţii de la orele obligatorii de odihnă menţionate la pct. 53 sbp.2) şi la pct. 54, cu condiţia ca perioada de odihnă să nu fie mai mică de 70 de ore în orice perioadă de 7 zile şi să respecte limitele stabilite la pct. 61-62. Astfel de excepţii respectă, pe cât posibil, standardele stabilite, dar pot lua în considerare perioade de concediu mai dese sau mai lungi ori acordarea de permisii compensatorii pentru personalul navigant maritim de cart sau pentru personalul navigant maritim care lucrează la bordul navelor în timpul unor voiaje scurte. În măsura posibilului, excepţiile ţin seama de recomandările privind prevenirea stării de oboseală stabilite în secţiunea B-VIII/1 din Codul STCW. Nu sunt permise excepţii de la numărul minim de ore de odihnă prevăzut la pct. 53 sbp.1).

**61.** Excepţiile menţionate la pct. 60 cu privire la perioada de odihnă săptămânală prevăzută la pct. 53 sbp.2) nu pot fi acordate pentru mai mult de două săptămâni consecutive. Intervalele de timp între două perioade de excepţii la bord nu trebuie să fie mai mici decât de două ori durata excepţiei.

**62.** În cadrul unor posibile excepţii de la pct. 54, menţionate la pct. 60, orele de odihnă minime în orice perioadă de 24 de ore prevăzute la pct. 53 sbp.1) pot fi împărţite în cel mult 3 perioade de odihnă, una dintre ele fiind de cel puţin 6 ore şi niciuna dintre celelalte două perioade nefiind mai scurtă de o oră. Intervalele dintre perioadele consecutive de odihnă nu depăşesc 14 ore. Excepţiile nu se prelungesc peste două perioade de 24 de ore în orice perioadă de 7 zile.

**63.** Pe parcursul exercitării sarcinilor desemnate privind siguranţa, securitatea şi protejarea mediului marin, personalului navigant maritim îi este interzis consumul de alcool şi droguri.

**VII. Acordarea dispenselor**

**64.** În cazul în care, ca urmare a unor situaţii excepţionale, un post a devenit vacant la bordul unei nave care arborează pavilionul Republicii Moldova şi numai dacă este strict necesar şi nicio altă măsură nu poate fi adoptată, Agenția Navală poate emite o dispensă unei persoane care nu deţine un document corespunzător, dar care este calificată pentru a ocupa postul respectiv, numai cu condiţia să nu se pună în pericol viaţa, mărfurile pe mare şi mediul marin. Această dispensă se poate acorda pentru cea mai scurtă perioadă de timp posibilă, dar nu mai mult de 6 luni de zile.

**65.** Agenția Navală nu poate acorda dispense pentru comandant şi şeful mecanic decât în cazuri de forţă majoră şi pentru cea mai scurtă perioadă de timp posibilă.

 **66.** Agenția Navală poate acorda o dispensă în condiţiile prevăzute la pct. 64 numai unei persoane certificate pentru postul imediat inferior şi care are efectuat un serviciu la bordul navelor de cel puţin 24 de luni pe funcţia pentru care este certificată.

 **67.** Când nu este necesară certificarea pentru postul imediat inferior, poate fi acordată o dispensă unei persoane a cărei calificare şi experienţă sunt, în opinia Agenției Navale, în mod cert echivalente cerinţelor pentru postul care urmează a fi ocupat, demonstrând astfel că dispensa respectivă poate fi emisă în condiţii de siguranţă.

 **68.** Agenția Navală se asigură prin procedurile de inspecţie că postul pentru care s-a emis o dispensă este ocupat cât mai curând posibil de deţinătorul unui document corespunzător.

 **69.** În luna ianuarie a fiecărui an, Agenția Navală va comunica Secretarului general al Organizaţiei Maritime Internaţionale numărul total de dispense acordate în anul precedent pentru fiecare funcţie în parte pentru care se cere un document corespunzător şi pentru navele maritime care arborează pavilion Republicii Moldova.

**VIII. Controlul statului portului**

**70.** Indiferent de pavilionul pe care îl arborează, navele care se află în porturile Republicii Moldova, cu excepţia navelor prevăzute la pct. 4, trebuie să fie inspectate de către inspectorii pentru controlul statului port din cadrul Agenției Navale, pentru a verifica dacă întreg personalul navigant maritim care efectuează serviciul la bordul acestora şi care trebuie să fie titular al unor brevete, certificate de capacitate şi al unor documente justificative în conformitate cu Convenţia STCW deţine astfel de documente sau dispense valabile.

**71.** Controlul statului port trebuie să se limiteze la următoarele:

1) verificarea dacă orice membru al echipajului care lucrează la bord şi căruia i se cere să fie titular al unui brevet, certificat de capacitate în conformitate cu Convenţia STCW, deţine un astfel de document sau o dispensă valabilă sau deţine un document justificativ şi dacă o cerere de aprobare, care să ateste recunoaşterea documentului, a fost înaintată autorităţilor statului sub al cărui pavilion navighează;

2) verificarea dacă numărul personalului navigant maritim care alcătuieşte echipajul navei, precum şi documentele pe care acestea le deţin sunt în conformitate cu certificatul privind echipajul minim de siguranţă al navei emis de autoritatea competentă a statului de pavilion.

**72.** Capacitatea personalului navigant maritim de a respecta cerinţele serviciului de cart şi de securitate conform Convenţiei STCW trebuie evaluată în conformitate cu Partea A a Codului STCW, dacă există motive întemeiate să se presupună că aceste cerinţe nu sunt respectate din următoarele considerente:

1) nava a fost implicată într-o coliziune, punere pe uscat sau naufragiu;

2) a avut loc o descărcare ilegală de substanţe de pe navă în raport cu prevederile oricărei convenţii internaţionale, atunci când aceasta era în marş, la ancoră sau acostată;

3) nava a fost manevrată în mod greşit ori periculos, contrar măsurilor de respectare a rutelor adoptate de Organizaţia Maritimă Internaţională sau fără să urmeze practicile şi procedurile de siguranţă a navigaţiei;

4) nava este operată într-o asemenea manieră încât sunt puse în pericol persoanele, proprietatea ori mediul înconjurător sau într-un asemenea mod încât compromite securitatea;

5) un document a fost obţinut în mod fraudulos sau deţinătorul acestuia nu este persoana pentru care a fost emis documentul respectiv;

6) nava arborează pavilionul unui stat care nu a ratificat Convenţia STCW sau are la bord un comandant, un ofiţer ori personal nebrevetat ce deţine un document emis de un stat terţ care nu a ratificat Convenţia STCW.

**73.** Fără a aduce prejudicii verificării documentului, evaluarea făcută conform pct. 72 poate să prevadă ca deţinătorul documentului să îşi demonstreze competenţa relevantă la locul exercitării funcţiei. O astfel de evaluare poate include verificarea că sunt îndeplinite cerinţele operaţionale privind efectuarea serviciului de cart şi că personalul navigant maritim răspunde în situaţii de urgenţă, în conformitate cu nivelul său de competenţă.

**IX. Reţinerea**

**74.** În cazul în care, următoarele deficienţe stabilite de inspectorii controlului statului port ca reprezentând un pericol pentru persoane, proprietate sau mediul înconjurător constituie motive în baza cărora Agenția Navală poate reţine o navă în conformitate cu prevederile prezentului Regulament, astfel:

1) personalul navigant maritim nu deţine documente corespunzătoare, nu are dispense valabile sau nu deţine documente care dovedesc că au fost înaintate cereri pentru obţinerea unor atestate de recunoaştere către autorităţile statului de pavilion al navei;

2) neconformităţi în aplicarea cerinţelor privind echipajul minim de siguranţă emise de statul de pavilion al navei;

3) organizarea necorespunzătoare a serviciului de cart la punte sau la maşină în conformitate cu cerinţele impuse navei de către statul de pavilion;

4) lipsa din cart a unei persoane calificate care trebuie să opereze echipamentul esenţial pentru siguranţa navigaţiei, siguranţa radiocomunicaţiilor sau prevenirea poluării mediului marin;

5) incapacitatea de a demonstra competenţa profesională a personalului navigant maritim cu atribuţii privind siguranţa navigaţiei şi prevenirea poluării mediului marin;

6) imposibilitatea de a asigura pentru primul cart de la începutul voiajului şi pentru carturile următoare personal navigant maritim suficient de odihnit şi capabil de a-şi îndeplini atribuţiile.

**Anexa nr. 1**

la Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim

echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte

sub pavilionul Republicii Moldova aprobat prin

Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**Norme de siguranță pentru minimul echipaj pentru o navă**

**1.1 . Serviciul de punte pentru navele de marfă (cargo):**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|   | Număr de membri ai echipajului în funcție și calificare ( regula din Convenția STCW)  |   |
| **Navă GT,** **Zona de voiaj**  | **Căpitan**  | **Ofițer punte Secund**  | **Ofițer punte**  | **Timonier Maritim**  | **Total**  |
| **Mai mult de 10000 GT \*** , *Nelimitat*  | **1** (II / 2)  | **1** (II / 2)  | **2** (II / 1)\*\*\*  | **3** (II / 5) + **2** (II / 4)  | **9**  |
| **3000 GT pînă la 10000 GT \*** *Nelimitat*  | **1** (II / 2)  | **1** (II / 2)  | **2** (II / 1)\*\*\*  | **2** (II / 5) + **1** (II / 4)  | **7**  |
| **500 GT pînă la 3000 GT \*** *Nelimitat*  | **1** (II / 2)  | **1** (II / 2)  | **1** (II / 1)\*\*\*  | **1** (II / 5) + **1** (II / 4)  | **5**  |
| **100 GT pînă la 500 GT \*\*,** *Nelimitat*  | **1** (II / 3)  | **1** (II / 3) \*\*\*  | **1** (II / 1)  | **1** (II / 5) + **1** (II / 4)\*\*\*  | **5**  |

\* cel puțin 2 piloți trebuie să dețină certificatul de operator radio GMDSS (IV / 2)

\*\* Toți piloții trebuie să dețină cel puțin un certificat de operator GMDSS radio limitat (IV / 2) .

\*\*\* În cazul de voiajuri restricționate – poate fi omis cu unul.

**Călătorii restricționate**:

Aceste zone pot fi considerate zone restricționate:

1. toate călătoriile care nu depășesc 48 de ore între porturile de escală;

2. Călătorii pînă la 100 nm de la cel mai apropiat țărm;

3. Zonele închise, care pot include, dar nu se limitează la: Marea Mediterană, Marea Roșie, Marea Neagră, Marea Caspică, Marea Azovului.

GMDSS: nave peste 300 GT: cel puțin doi ofițeri de punte trebuie să dețină certificatele GMDSS;

Navele cu o capacitate mai mică de 300 GT care operează în următoarele zone de comercializare trebuie să poarte următorul număr de personal radio autorizat, care poate fi ofițerii ca căpitan sau alți ofițeri de punte;

 - Până la 20 NM de la țărm - cel puțin un operator de radiotelefonie restricționată (VHF);

- Peste 20 NM de la țărm - cel puțin un Operator General Radiotelefon (VHF / HF / MF);

Pentru navele aflate în marș al căror echipaj este format din minimum 10 persoane, prezența bucătarului la bord este obligatorie.

**1.2 . Serviciul de punte al navei de pasageri:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|   | Număr de membri ai echipajului în funcție și calificare ( regula din Convenția STCW)   |   |
| **Nava GT,** **Zona de voiaj**  | **Căpitan**  | **Ofițer punte Secund**  | **Ofițer punte**  | **Timonier Maritim Marinar**  | **Personalul de servicii pentru pasageri**  | **Total**  |
| **3000 GT și mai mult** *Nelimitat*  | **1** (II / 2)  | **1** (II / 2)  | **2** (II / 1)  | **3** (II / 5) + **2** (II / 4)  | **2** (V / 2)  | **11**  |
| **500 GT pînă la 3000** **GT** *Nelimitat*  | **1** (II / 2)  | **1** (II / 2)  | **2** (II / 1)  | **2** (II / 5) + **1** (II / 4)  | **2** (V / 2)  | **9**  |
| **Pînă la 500 GT**, Pînă la 100 NM de la cel mai apropiat țărm  | **1** (II / 3)  | \_\_ \*  | **1** (II / 3)  | **1** (II / 5) + **1** (II / 4)  | **1** (V / 2)  | **5**  |

\*În caz de voiaj mai mult de 100 NM va fi completat cu un Ofițer punte secund.

 Fiecare navă care care are la bord 100 de persoane sau mai mult și care efectuează în mod obișnuit voiaje internaționale care depășesc 3 zile trebuie să aibă la bord un medic, însărcinat cu îngrijiri medicale.

**1.3. Camera motoarelor:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|   | Număr de membri ai echipajului în funcție și calificare ( regula din Convenția STCW)  |   |
| **Puterea motorului de propulsie (kW) Zona de Voiaj**  | **Șef** **Mecanic**  | **Ofițer** **Mecanic** **Secund**  | **Ofițer Mecanic**  | **Motorist**  | **Total**  |
| **3000 kW și mai mult** *Nelimitat*  | veghe constantă  | **1** (III / 2)  | **1** (III / 2)  | **1** (III / 1)\*  | **2** (III / 5) + **1** (III / 4)  | **6**  |
| are un certificat UMS  | **1** (III / 2)  | **1** (III / 2)  | -  | **1** (III / 4)  | **3**  |
| **750 kW pînă la 3000 kW** *Nelimitat*  | veghe constantă  | **1** (III / 3)  | **1** (III / 3)\*  | **1** (III / 1)  | **1** (III / 4)\*\*\*  | **4**  |
| are un certificat UMS  | **1** (III / 3)  | -  | **1** (III / 1)  | -  | **2**  |
| **Pînă la 750 kW** *Nelimitat*  | veghe constantă  | **1** (III /3)\*\*  | -  | **1** (III / 1)  | \_\*\*\*  | **2**  |
| are un certificat UMS  | **1** (III /3)\*\*  | -  | -  |  \_\*\*\*  | **1**  |

\* Poate fi redus cu un ofițer dacă voiajul este restricționat sau menținut la decizia Agenției Navale;

\*\* Poziția inginerului șef cerută pentru navele <750 kW poate fi acoperită cel puțin de un OOW certificat în conformitate cu STCW III/1;

\*\*\* Tancurile cu o capacitate de cel puțin 1000 GT trebuie să adauge cu un ofițer motorist sau un ofițer electrician III/6 Ro-Ro, feribot, port containere cu propulsia motoarelor mai mare de 3000 kW trebuie sa aiba în plus un ofițer electrician III/6.

**Spații fără mașini (UMS)**

Documentul privind echipajul minim de siguranță precizează dacă nava funcționează în modul UMS sau în camera mașinilor cu echipaj. Pentru a funcționa în modul UMS, nava va trebui să fie clasificată pentru funcționarea periodică nesupravegheată a mașinilor, în conformitate cu cerințele societății de Clasificare. O navă care operează în modul UMS necesită mai puțin personal din sala mașinilor decât o încăpere cu motor cu echipaj permanent. În eventualitatea unei defecțiuni a sistemului UMS, Agenția Navală trebuie să fie informată în vederea reevaluării nivelurilor de echipare a camerei motoarelor.

**Anexa nr. 2**

la Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim

echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte

sub pavilionul Republicii Moldova aprobat prin

Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**Cerere privind echipajul minim de siguranță pentru navele maritime care navighează în afara apelor naționale navigabile**

*Safe Manning Application for Maritime Ships beyond the national waters*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Denumirea Navei** *Name of Vessel*  | **Nr. IMO** *No. IMO*  | **Tipul Navei** *Type of Vessel*  | **Tonaj Brut (ITC 69)** *Gross Tonnage (ITC 69)*  | **Anul** **Construcției** *Year of Build*  | **Semnal Apel** *Call Sign*  |
|    |   |   |   |   |   |
| **Lungimea** *Length*  | **Lățimea** *Breadth*  | **Pescajul** *Depth*  | **Echipament GMDSS** *GMDSS Equipment* |
|   |   |   | A1 /   | A2 /   |  | A3 /   | A4 /   |
| **Număr mașini** *No. Main Engines*  | **Putere motoare principale (kW)** *Main engines power (kw)*  | **Nava are clasă de automatizare (nu necesită supraveghere continuă a compartimentului mașini)** *Vessel certifies for UMS (Unattended machineri space)*  |
|   |   |   |   |
| **Tipul Voiajului (marcați că** | **suța corespunzătoare)**  |
| *Type of Voyage (please tick in* |  *the box where appropiate)*  |
| **Voiaje Scurte** *Short Voyages*  | **Voiaje Restricționate\*** *Restricted Voyages\**  | **Voiaje Nelimitate** *Unrestricted Voyages*  | **Zona apei portuare** *Port water area*  |
| **Zona de Navigație (\*dacă este restricționat, furnizați detalii, inclusiv orice condiții impuse de clasă pe zona de navigare / condiții de mare, în astfel de cazuri, ar trebui atașată o copie a certificatului de clasă care arată restricțiile)** *Trading Area (\*if restricted give details, including any conditions imposed by class on the sailing area/sea conditions in such instance, a copy of the Class Certificate showing the restrictions should be attached)* \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  |
| **Date despe Operator** *Particulars of Operating Company (Manager)*  |
| **Numele Companiei de Operator** *Name of Operating Company*  | **Adresa Companiei de** **Operare** *Adress of Operating* *Company*  | **Date de Contact** *Contact Details*  |
| **Telefon/Mobil Nr.** *Telephone/Mobile No.*  |   |
|   |   | **Fax Nr.** *Fax No.*  |   |
| **Adresa de email** *Email adress*  |   |
| **Persoana de contact** *Contact person*  |   |
| **Nr. IMO Operator** *Company IMO No.*  |   |
| **Se propune următorul echipaj echipaj de siguranță** *Proposed Manning Schedule*  |
| **Turele de program Punte** / *Deck Engine* *Watch System* **Mașină** / Engine | **Două** */ Two* **Trei** */ Three*     **Două** */ Two* **Trei** */ Three* |
| **Punte** / *Deck*  | **Mașină** / Engine  |
| **Nr. Ofițeri** *No. of Officers*  | **Nr. Nebrevetați Punte** *No. of Deck Rating*  | **Nr. Ofițeri Mecanici** *No. of Engineers*  | **Nr. Nebrevetați Mașină** *No. of Engine Ratings*  |
| **Comandant II/2 - II/3** *Master II/2 or II/3*  |    | **Timonier II/5** *Able Seamen II/5*  |   | **Șef Mecanic III/2 – III/3** Chief Engineer *III/2 or III/3*  |   | **Timonier Maritim III/5** *Able Seafare Engine III/5*  |   |
| **Ofițer punte secund II/2 – II/3** Chief Officer II/2 or II/3  |    | **Marinar II/4** *Deck Rating II/4*  |   | **Ofițer Mecanic Secund** *Second Engineer* ***III/2 sau/or III/3***  |   | **Motorist III/4** *Engine Rating III/4*  |   |
| **Ofițer de cart punte II/1 sau II/3**  |   | **Alți Marinari** *Other Deck Rating*  |   | **Ofițer de Cart Mașină III/1**  |   | **Electrician III/7** *Electro Technical III/7*  |   |
| *Deck watch keeper II/1 or II/3*  |  | ***VI/1 sau/or VI/6***  |  | *Engineer Officer III/1*  |  |  |  |
| **\_\_\_\_** |   | **Bucătar** *Cook*  |   | **Ofițer Electrician III/6** *Electrician Officer III/6*  |   | Alți Marinari Other Engine Ratings ***VI/1 sau/or VI/6***  |   |

**Notă: Prin prezenta confirm că toate informațiile furnizate de mine în această cerere corecte.**

*Note: I hereby confirm that all information provided by me in this application is correct.*

**Data Cererii Semnătura solicitantului**

*Date of Application: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Applicant’s Signature\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*

**Anexa nr. 3**

la Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim

echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte

sub pavilionul Republicii Moldova aprobat prin

Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_



***Republica Moldova***

*Republic of Moldova*

**CERTIFICAT PRIVIND ECHIPAJUL MINIM DE SIGURANȚĂ**

*MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE*

*Certif. No. \_\_\_\_/ \_\_\_\_\_*

**Emis în conformitate cu prevederile Regulii V/14.2 ale Convenției Internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, cu amendamentele ulterioare sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova de către Agenția Navală**

*Issued under the provisions of regulation V/14.2 of the International Convention for the safety of life at sea, 1974, as amended under the authority of the Government of Republic of Moldova by the Naval Agency*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Numele Navei** *Name of Ship*  | **IMO Nr.** *IMO No.*  | **Portul de înregistrare** *Port of Registry*  |
|   |   |   |
| **Nr. de înregistrare** *Official No. of registration*  | **Semnal apel** *Call sign*  | **Nr. MMSI** *No. MMSI*  |
|   |   |   |
| **Tipul Navei** *Type of Ship*  | **Tonaj Brut (ITC 1969)** *Gross Tonnage (ITC 1969)*  | **Puterea motoarelor (kW)** *Engine Power (kW)*  |
|   |   |   |
| **Sala mașinilor nesupravegheată periodic** *Periodically Unattended Machinery Space*  | **Compania de Operare și IMO Nr.** *Operating company and IMO No.* |
|   |   |
| **Zona de Navigație** *Trading area* |
|  |

***Nava nominată în acest document este considerată că are echipajul minim de siguranță dacă, atunci când iese în mare, la bordul navei se află echipajul specificat în tabelul de mai jos.***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Funcția/ Competență** *Grade / Capacity*  | **Reg** **STCW** **95** *STCW* *Reg.95*  | **Nr. de persoane** *No. of* *Persons*  | **Funcția/ Competență** *Grade / Capacity* | **Reg** **STCW 95** *STCW* *Reg.95* | **Nr. de persoane** *No. of* *Persons* |
|   |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |
| **Total :**  |  |  |  |  |  |

*The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table(s) below.*

|  |
| --- |
| **Cerințe sau condiții speciale, dacă sunt:** *Special requirement’s or condition, if any:*  |

***Acest document se aplică numai căpitanilor și ofițerilor și personal nebrevetat din compartimentul de mașină și punte***

*This document is applicable only to masters and to officers and ratings in the deck and engine departments.*

|  |  |
| --- | --- |
| **Locul Emiterii** Place of issue  | Chisinau, Moldova  |
| **Data emiterii** Date of issue  |  |
| **Valabil pînă la** Valid until  |  |

**Persoana Împuternicită**

 *Person in Charge*

 **Semnătura și ștampila**

 *Signature and seal* \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_