Anexa nr. 3

la Regulamentul privind armonizarea legislației

Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene

**TABEL DE CONCORDANȚĂ**

|  |  |
| --- | --- |
| **1** | **Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse**  Rezoluţia A.1047(27) privind Principiile de stabilire a echipajului minim de siguranţă din 30.11.2011, emisă de Organizația Maritimă Internațională. |
| **2** | **Titlul proiectului de act normativ național**  Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova. |
| **3** | **Gradul general de compatibilitate**  **Compatibil.**  Prevederile proiectului actului normativ național transpun în totalitate prevederile actului emis de Organizația Maritimă Internațională și sunt conforme cu scopul și principiile acestuia. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actul Uniunii Europene** | **Proiectul de act normativ național** | **Gradul de compatibilitate** | **Diferențele** | **Observațiile** | **Autoritatea/**  **persoana responsabilă** |
| **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** |
| **ANEXA Nr. 1 la Rezoluţia A.1047(27).**  **LINIILE DIRECTOARE pentru aplicarea principiilor de stabilire a echipajului minim de siguranţă**  **1.** Introducere  **1.1.** Aceste linii directoare ar trebui să fie utilizate în aplicarea principiilor de stabilire a echipajului minim de siguranţă prevăzute în secţiunea 3, pentru a asigura operarea în condiţii de siguranţă a navelor prevăzute la articolul III din Convenţia STCW din 1978, aşa cum a fost modificată, precum şi securitatea navelor cărora li se aplică capitolul XI - 2 din [Convenţia SOLAS](https://lege5.ro/Gratuit/he2dknbq/conventia-internationala-pentru-ocrotirea-vietii-omenesti-pe-mare-din-01111974?d=2024-01-10" \t "_blank) 1974, aşa cum a fost modificată, precum şi protecţia mediului marin.  **1.2.** Administraţia poate menţine sau adopta dispoziţii care diferă de cele care sunt recomandate în aceste linii directoare, care sunt special concepute în funcţie de îmbunătăţirile tehnice sau anumite tipuri de nave şi servicii. Administraţia totuşi ar trebui să se asigure în permanenţă că dispoziţiile detaliate referitoare la echipajul minim asigură un grad de siguranţă cel puţin echivalent cu cel stabilit în prezentele linii directoare.  **2.** Obiective  Aceste linii directoare sunt menite să asigure că o navă este încadrată cu echipaj eficient şi suficient ca număr şi calitate pentru a asigura siguranţa şi securitatea navei, siguranţa navigaţiei şi operaţiunilor pe mare şi siguranţa operaţiunilor portuare, pentru a preveni vătămarea corporală sau pierderea de vieţi umane, pentru a evita deteriorarea mediului marin şi de bunuri şi pentru a asigura bunăstarea şi sănătatea navigatorilor prin prevenirea oboselii. Aceste obiective pot fi atinse:  **.1** adoptând o abordare bazată pe obiective;  **.2** prin aplicarea procedurilor standard pentru implementarea eficientă; şi  **.3** controlând eficient această implementare.    **3.** Principii de stabilire a echipajului minim de siguranţă  **3.1.** Următoarele principii ar trebui respectate pentru a-i determina echipajului minim de siguranţă a navei:  **.1** capacitatea de a:  **.1** asigura supravegherea în condiţii de siguranţă a navigaţiei, serviciul de gardă în port, 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;  **.2** lega nava şi a dezlega nava în condiţii de siguranţă;  **.3** gestiona funcţiile de siguranţă ale navei în condiţii de staţionare sau în condiţii premergătoare staţionării pe mare;  **.4** efectua operaţiuni, dacă este cazul, pentru a preveni deteriorarea mediului marin;  **.5** menţine dispozitivele de siguranţă şi a asigura curăţenia în toate spaţiile accesibile pentru a minimiza riscul de incendiu;  **.6** oferi servicii de îngrijire medicală la bordul navei;  **.7** asigura transportul în siguranţă al încărcăturii;  **.8** verifica şi menţine, după caz, integritatea structurii navei; şi  **.9** exploata nava în conformitate cu planul ei de securitate aprobat; şi  **.2** abilitatea de a:  **.1** 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;  **.2** 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; şi  **.3** 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.  **3.2.** Următoarele funcţii de la bord, atunci când este cazul, ar trebui să fie, de asemenea, luate în considerare:  **.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; şi  **.5** necesitatea oferirii de oportunităţi de formare pentru marinarii începători pentru a le permite să dobândească pregătirea şi experienţa necesare.  **ANEXA Nr. 2 la Rezoluţia A.1047(27).**  **LINIILE DIRECTOARE pentru determinarea echipajului minim de siguranţă**  **1.1.** Echipajul minim de siguranţă al unei navei ar trebui să fie stabilit ţinând seama de toţi factorii relevanţi, inclusiv de următoarele:  **.1** mărimea şi tipul 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; şi  **.12** prevederile planului de securitate aprobat al navei.  **1.2.** Echipajul minim de siguranţă al navei ar trebui să fie determinat ţinându-se cont de punerea în aplicare a funcţiilor, la diferite niveluri de responsabilitate specificate în Codul STCW, care includ funcţiile următoarele:  **.1** navigaţia, care cuprinde sarcinile, îndatoririle şi responsabilităţile necesare pentru:  **.1** planificarea voiajului şi conducerea navei în deplină siguranţă;  **.2** menţinerea în condiţii de siguranţă a cartului în conformitate cu cerinţele din Codul STCW;  **.3** manevra şi conducerea navei în toate condiţiile; şi  **.4** 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:  **.1** 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;  **.2** operarea şi menţinerea tuturor sistemelor de închidere etanşe la apă;  **.3** efectuarea operaţiunilor, dacă este cazul, necesare pentru mobilizarea şi debarcarea tuturor persoanelor aflate la bord;  **.4** efectuarea operaţiunilor, după caz, pentru a asigura protecţia mediului marin;  **.5** asigurarea îngrijirii medicale la bordul navei; şi  **.6** 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:  **.1** opera şi monitoriza aparatul de propulsie principal şi cele auxiliare ale navei şi a evalua performanţa fiecărui aparat;  **.2** menţine cartul la maşini în condiţii de siguranţă în conformitate cu cerinţele din Codul STCW;  **.3** gestiona şi de a efectua operaţiuni legate de combustibil şi balast; şi  **.4** 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:  **.1** opera echipamente electrice şi electronice ale navei; şi  **.2** menţine siguranţa sistemelor electrice şi electronice de bord;  **.6** radiocomunicaţii, care cuprinde sarcinile, îndatoririle şi responsabilităţile necesare pentru a:  **.1** transmite şi primi informaţii utilizând echipamentul radio al navei;  **.2** menţine o supraveghere radio în condiţii de siguranţă în conformitate cu cerinţele Regulamentului radiocomunicaţiilor ITU şi [Convenţiei](https://lege5.ro/Gratuit/he2dknbq/conventia-internationala-pentru-ocrotirea-vietii-omenesti-pe-mare-din-01111974?d=2024-01-10" \t "_blank) SOLAS 1974, astfel cum a fost modificată; şi  **.3** asigura servicii de radio în situaţii de urgenţă; şi  **.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.  **1.3.** În plus faţă de factorii şi funcţiile de la paragrafele 1.1 şi 1.2, determinarea echipajului minim de siguranţă ar trebui să ia, de asemenea, în considerare:  **.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; şi  **.5** furnizarea de hrană adecvată şi apă potabilă pentru toate persoanele de la bord, după cum este necesar.  **1.4.** La determinarea echipajului minim de siguranţă al navei ar trebui să se ia în considerare, de asemenea:  **.1** 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  **.2** 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.  **ANEXA Nr. 3 la Rezoluţia A.1047(27).**  **RESPONSABILITĂŢILE privind aplicarea principiilor de stabilire a echipajului minim de siguranţă**  **1.** Responsabilităţile companiilor  **1.1.** Administraţia poate cere companiei responsabile pentru exploatarea navei să pregătească şi să prezinte propunere pentru echipajul minim de siguranţă a navei, în conformitate cu o formă specificată de către Administraţie.  **1.2.** În elaborarea unei propuneri privind echipajul minim de siguranţă a navei, compania ar trebui să aplice principiile, recomandările şi liniile directoare cuprinse în prezenta rezoluţie şi ar trebui să fie obligată:  **.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 Administraţiei 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 principiile, recomandările şi liniile directoare cuprinse în prezenta rezoluţie; şi  **.6** să elaboreze şi să prezinte Administraţiei 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.  **2.** Aprobarea de către Administraţie  **2.1.** Administraţia ar trebui să evalueze toate propunerile privind echipajul minim de siguranţă a navei prezentate de către o companie pentru a se asigura 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 echipajul 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 aplicabile pot fi respectate.  **2.2.** În aplicarea acestor principii, administraţiile ar trebui să ţină seama de existenţa instrumentelor IMO, ILO, ITU şi OMS în vigoare 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; şi  **.9** radiocomunicaţiile.  **2.3.** Administraţia ar trebui să solicite companiei să modifice orice propunere referitoare la echipajul minim de siguranţă a unei nave, în cazul în care, după evaluarea propunerii iniţiale prezentate de companie, Administraţia nu poate să aprobe componenţa propusă a echipajului navei.  **2.4.** Administraţia ar trebui să aprobe o propunere de echipaj minim de siguranţă a unei nave şi să emită, în consecinţă, un document privind echipajul minim de siguranţă, doar în cazul în care este pe deplin convinsă că echipajul navei propus este stabilit în conformitate cu principiile, recomandările şi liniile directoare cuprinse în această rezoluţie şi este adecvat în toate privinţele pentru exploatarea în condiţii de siguranţă a navei şi pentru securitatea navei, precum şi pentru protecţia mediului marin.  **2.5.** Administraţia poate să retragă documentul privind echipajul minim de siguranţă unei nave în cazul în care compania 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.  **2.6.** Administraţia ar trebui să revizuiască şi să retragă, după caz, documentul privind echipajul minim de siguranţă a unei nave care nu îndeplineşte în mod repetat cerinţele privind durata de odihnă.  **2.7.** Administraţia ar trebui, înainte de a accepta ca un document privind echipajul minim de siguranţă 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. | **Capitolul 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.  **Capitolul 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.  **Capitolul III. Personalul navigant și echipajul navelor**  **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.  **Capitolul IV. Formarea echipajului minim de siguranță a navelor**  **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.  **Capitolul 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. | Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil  Compatibil | Pct. 1 din Anexa nr. 1 la Rezoluția A. 1047 (27) este compatibilă cu pct. 1 și 2 din Regulamentul privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele maritime și/sau mixte sub pavilionul Republicii Moldova.  Actul național face trimite și la Codul internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare, care reprezintă în sine capitolul XI - 2 din [Convenţia SOLAS](https://lege5.ro/Gratuit/he2dknbq/conventia-internationala-pentru-ocrotirea-vietii-omenesti-pe-mare-din-01111974?d=2024-01-10" \t "_blank) 1974, aşa cum a fost modificată, la care face trimitere actul OMI.  Pct. 2 din Anexa nr. 1 la actul OMI este compatibil cu pct. 3-7 din actul național. Or, prin prevederile expuse în pct. 3-7 din Regulament se va asigura că o navă este încadrată cu echipaj eficient și suficient ca număr și calitate. Concomitent, conform pct. 5-7 se vor aplica proceduri standard pentru implementarea eficientă a prezentului Regulament, astfel încât, la bordul navei, în orice moment să fie asigurate: operarea în siguranţă a navei, securitatea acesteia şi protecţia mediului.  Pct. 3 și 3.1. din Anexa nr. 1 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 9 din Capitolul II al Regulamentului.  Pct. 3.2. din Anexa nr. 1 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 10 din Capitolul II al Regulamentului.  Pct. 1.1. din Anexa nr. 2 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 14 din Capitolul III al Regulamentului.  Pct. 1.2. din Anexa nr. 2 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 41 din Capitolul IV al Regulamentului.  Pct. 1.3. și 1.4. din Anexa nr. 2 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 42 din Capitolul IV al Regulamentului. Respectiv, pct. 42 sbpct. 1-5 este compatibil cu pct. 1.3., sbpct. 6-7 este compatibil cu pct. 1.4. din Rezoluție.  Pct. 1 din Anexa nr. 3 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 43-44 din Capitolul V al Regulamentului.  Pct. 2 subpct. 2.1. din Anexa nr. 3 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 45 din Capitolul V al Regulamentului.  Pct. 2 subpct. 2.2. din Anexa nr. 3 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 46 din Capitolul V al Regulamentului.  Pct. 2 subpct. 2.3. din Anexa nr. 3 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 47 din Capitolul V al Regulamentului.  Pct. 2 subpct. 2.4. din Anexa nr. 3 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 48 din Capitolul V al Regulamentului.  Pct. 2 subpct. 2.5. din Anexa nr. 3 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 49 din Capitolul V al Regulamentului.  Pct. 2 subpct. 2.6. din Anexa nr. 3 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 50 din Capitolul V al Regulamentului.  Pct. 2 subpct. 2.7. din Anexa nr. 3 la Rezoluție este compatibilă cu pct. 51 din Capitolul V al Regulamentului. |  | ANRM  ANRM  ANRM  ANRM  ANRM  ANRM  ANRM  ANRM  ANRM  ANRM  ANRM  ANRM  ANRM  ANRM  ANRM |
| **ANEXA Nr. 4 la Rezoluţia A.1047(27).**  **LINIILE DIRECTOARE**  **privind conţinutul şi modelul documentului privind echipajul minim de siguranţă**  1. Următoarele informaţii ar trebui să fie incluse în documentul privind echipajul minim de siguranţă emis de către Administraţie:  .1 o indicaţie clară a caracteristicilor navei, şi anume numele, portul de înmatriculare, numărul sau indicativul, numărul IMO, tonajul brut, puterea de propulsie, tipul şi zona de operare, dacă sala maşinilor este sau nu nesupravegheată şi compania aşa cum e definită în Codul ISM;  **.**2 un tabel indicând numărul şi funcţia/certificatul de competenţă a personalului necesar la bord, cu indicarea tuturor cerinţelor speciale sau alte observaţii;  .3 o declaraţie oficială din partea Administraţiei, că, în conformitate cu principiile şi liniile directoare stabilite în anexele nr. 1 şi 2, nava menţionată în document este considerată ca fiind dotată cu echipaj adecvat pentru scopuri de siguranţă, dacă atunci când iese în mare are la bord cel puţin numărul de persoane care au funcţiile/capacităţile specificate în acest document, sub rezerva tuturor condiţiilor particulare prevăzute în acest document;  .4 o declaraţie cu privire la orice restricţii privind valabilitatea documentului prin referire la datele de identificare ale fiecărei nave şi natura serviciului pentru care aceasta este angajată; şi  .5 data emiterii şi, dacă este cazul, data de expirare a documentului, împreună cu o semnătură a Administraţiei însoţită de sigiliul său.  2. Se recomandă ca documentul privind echipajul minim de siguranţă să fie redactat în formular conform cu modelul prezentat în apendicele la prezenta anexă. Dacă limba utilizată nu este engleza, informaţiile furnizate ar trebui să includă o traducere în limba engleză.  **APENDICE**  **Forma modelului de document privind echipajul minim de siguranţă**  DOCUMENT PRIVIND ECHIPAJUL MINIM DE SIGURANŢĂ  (sigiliul oficial) (statul)  Emis în conformitate cu dispoziţiile regulii V/14 din Convenţia internaţională  din 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare,  aşa cum a fost amendată,  sub autoritatea Guvernului  .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..  (numele statului) de către .. .. .. .. (Administraţia)  Caracteristicile navei\*:  \* Caracteristicile navei pot fi prezentate orizontal.  Numele navei . .. .. .. .. .. .. .. .. .. ...  Numărul sau indicativul . .. .. .. ..  Numărul IMO . .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..  Portul de înmatriculare . .. .. .. .. ..  Tonajul brut:  Sistem naţional . .. .. .. .. .. .. .. .. ..  Convenţia internaţională din 1969 asupra măsurării tonajului navelor . .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..  Puterea motorului principal (kW) . .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..  Tipul navei . .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..  Sala maşinilor nesupravegheată periodic da/nu  Compania de exploatare . .. .. .. ..  Zona de navigaţie\*\*:  \*\* În cazul în care este indicată o zonă de exploatare, alta decât cea nelimitată, o descriere clară a zonei sau o hartă a acesteia ar trebui să fie inclusă în document.  Nava menţionată în acest document este considerată ca fiind dotată cu echipaj adecvat pentru scopuri de siguranţă, dacă atunci când iese în mare are la bord cel puţin numărul de persoane care au funcţiile/capacităţile specificate în tabelul/tabelele de mai jos.  Funcţia/Certificatul de competenţă Certificat  (Regula STCW) Număr de persoane  Cerințe sau condiții speciale, dacă este cazul:  Emis la . .. .. .. .data . (luna şi anul)  Data de expirare (dacă este cazul) . .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. (sigiliul Administraţiei)  . .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..  (semnătura pentru şi în numele Administraţiei). |  | Compatibil | Anexa nr. 4 la Rezoluție este compatibilă cu Anexa nr. 3 din prezentul Regulamentul.  Respectiv, Certificatul privind echipajul minim de siguranță conține toate informațiile indicate în Anexa nr. 4 cu privire la numele navei, portul de înmatriculare, numărul sau indicativul, numărul IMO, tonajul brut, puterea de propulsie, tipul şi zona de operare, dacă sala maşinilor este sau nu nesupravegheată.  Date despre valabilitatea certificatului, data emiterii și data expirare. La fel conține semnătura administrației însoțită de sigiliul acesteia.  Concomitent, Certificatul a fost redactat conform formularului prezentta în Apendice, incluzând și o traducere în engleză. |  | ANRM |
| **ANEXA Nr. 5 la Rezoluţia A.1047(27).**  CADRUL pentru determinarea echipajului minim de siguranţă  Preambul  Acest cadru a fost elaborat pentru a ajuta administraţiile şi companiile în determinarea echipajului minim de siguranţă.  Etape pentru determinarea echipajului minim de siguranţă  1. Documente prezentate de companie  1.1. Compania prezintă o propunere privind echipajul minim de siguranţă definind natura operaţiunilor navei.  1.2. Propunerea trebuie să ia în considerare cerinţele din anexele [nr. 2](https://lege5.ro/Gratuit/gm3teobug4/rezolutia-a1047-27-privind-principiile-de-stabilire-a-echipajului-minim-de-siguranta-din-30112011?pid=65282239&d=2024-01-10#p-65282239) şi [3](https://lege5.ro/Gratuit/gm3teobug4/rezolutia-a1047-27-privind-principiile-de-stabilire-a-echipajului-minim-de-siguranta-din-30112011?pid=65282290&d=2024-01-10#p-65282290), în contextul managementului funcţiilor unei nave referitoare la siguranţă, securitate şi protecţia mediului marin.  1.3. Procesul descris mai jos ar trebui să permită companiilor să înţeleagă mai bine interdependenţele şi interacţiunile elementelor de exploatare care au influenţă asupra volumului de muncă pentru fiecare membru de echipaj şi, în cele din urmă, asupra propunerii privind echipajul minim de siguranţă.  Funcţii operaţionale  1.4. Într-o primă etapă este necesar să se definească operaţiunile şi să fie transcrise în funcţii. Anexa [nr. 2](https://lege5.ro/Gratuit/gm3teobug4/rezolutia-a1047-27-privind-principiile-de-stabilire-a-echipajului-minim-de-siguranta-din-30112011?pid=65282239&d=2024-01-10#p-65282239) conţine linii directoare privind funcţiile relevante care trebuie să fie luate în considerare, dar această listă nu este limitativă. Fiecare funcţie poate fi apoi defalcată într-o listă de sarcini care include atributele enumerate mai jos:  .1 Durata: Care este timpul necesar pentru executarea fiecărei sarcini? "Durata" corespunde numărului total de ore - om şi nu duratei efective a fiecărei sarcini de îndeplinit, deoarece anumite sarcini pot fi finalizate întrun termen mai scurt în cazul în care acestea sunt executate de mai multe persoane.  .2 Frecvenţa: Cât de des se efectuează sarcina? Acest factor ar putea fi exprimat în intervale standard (pe oră, pe zi, pe săptămână etc.).  .3 Competenţă: Care sunt competenţele, formarea şi calificările necesare pentru a îndeplini în mod constant sarcina în mod corespunzător?  .4 Importanţa: Care sunt riscurile sau consecinţele unei execuţii nesatisfăcătoare a sarcinii?  Factori operaţionali  1.5. Când o funcţie este defalcată în sarcini şi atribute specifice lor, atunci este necesar a se stabili calificările specifice ale personalului, politica şi procedurile operaţionale, precum şi echipamentele/tehnologia necesară pentru a îndeplini fiecare sarcină. Este important să se recunoască faptul că aceşti factori pot creşte sau scădea nivelul privind angajarea personalului, în funcţie de disponibilitatea şi procedurile adecvate şi de capacităţile specifice care să permită tehnologizarea/automatizarea.  Capacitatea de a îndeplini sarcinile  1.6. Informaţiile obţinute după stabilirea factorilor operaţionali şi a funcţiilor operaţionale ar trebui să fie utilizate pentru a determina câte sarcini pot fi executate de către o persoană în intervalul posibil de condiţiile de funcţionare. Printre factorii esenţiali care trebuie luaţi în considerare în această etapă sunt limitările factorului uman, standardele şi reglementările aplicabile, inclusiv cele cu privire la odihnă şi ritmul circadian, volumul de muncă fizică şi intelectuală asociat cu fiecare sarcină şi limitele de expunere la condiţiile de mediu la bordul navelor, cum ar fi zgomotul, temperatura şi mediul toxic.  Evaluarea volumului de muncă  1.7. După ce etapele legate de exercitarea funcţiilor operaţionale, factorii operaţionali şi capacitatea de a îndeplini sarcinile au fost efectuate, informaţiile sunt apoi utilizate pentru a determina dacă volumul de muncă nu va depăşi numărul minim de ore de odihnă şi/sau de lucru prevăzute în reglementările naţionale şi internaţionale relevante. Trebuie să se ţină cont în această etapă de factori cum ar fi: durata perioadelor de lucru, conceperea programelor de lucru şi problema dacă un singur membru al echipajului poate îndeplini sarcinile stabilite în una sau mai multe perioade de lucru date pentru ziua de lucru.  2. Evaluarea efectuată de către Administraţie  2.1. Administraţia ar trebui să evalueze/aprobe documentaţia înaintată de companie în funcţie de cerinţele de reglementare naţionale şi internaţionale şi liniile directoare relevante.  2.2. După ce a evaluat şi aprobat propunerea, Administraţia ar trebui să emită un document privind echipajul minim de siguranţă, inclusiv cerinţele şi condiţiile speciale.  3. Păstrarea documentului privind echipajul minim de siguranţă  Compania ar trebui să informeze Administraţia despre orice schimbări care ar afecta documentul privind echipajul minim de siguranţă şi în astfel de circumstanţe să pregătească şi să prezinte o nouă propunere, ţinând seama de anexa [nr. 3](https://lege5.ro/Gratuit/gm3teobug4/rezolutia-a1047-27-privind-principiile-de-stabilire-a-echipajului-minim-de-siguranta-din-30112011?pid=65282290&d=2024-01-10#p-65282290).  4. Monitorizarea conformităţii  Administraţia ar trebui să revizuiască periodic dispoziţiile privind echipajul minim de siguranţă. | **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.  **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. | Compatibil | Anexa nr. 5 la Rezoluție este compatibilă cu dispozițiile pct. 43-44, 30-40 al prezentului Regulament. |  | ANRM |

Secretar general al ministerului Angela ȚURCANU