

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	Directiva 1999/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind aplicarea dispozițiilor referitoare la timpul de lucru al navigatorilor la bordul navelor care fac escală în porturile Comunității, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 14 din 20 ianuarie 2000, nr. CELEX: 31999L0095. Actul nu a fost modificat.
2	Proiect de hotărâre a Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 342/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind regimul de muncă al echipajului navei (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2024, nr. 229-231, art. 448)
3	Gradul general de compatibilitate: Compatibil
4	Autoritatea/persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5	Data întocmirii/actualizării: 15.07.2026

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibil itate	9 Observ ații
--------------------------	--------------------------------------	--------------------------	---------------------

Articolul 1. Obiectivul și domeniul de aplicare (1) Obiectivul prezentei directive este de a furniza un mecanism pentru verificarea și asigurarea conformității navelor care fac escală în porturile statelor membre cu Directiva 1999/63/CE în vederea îmbunătățirii securității maritime, a condițiilor de muncă, precum și a sănătății și securității navigatorilor la bordul navelor.	1. Regulamentul privind regimul de muncă al echipajului navei (în continuare - Regulament) stabilește cerințele privind organizarea timpului de muncă și de odihnă al membrilor echipajului navelor cu drept de navigație sub pavilionul Republicii Moldova, în vederea asigurării siguranței maritime, a condițiilor corespunzătoare de muncă la bordul navelor și a protecției sănătății membrilor echipajului, și controlul navelor maritime care navighează sub pavilionul altor state, în timpul escalei în porturile Republicii Moldova.	Compatibil	
(2) Statele membre iau măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că navele care nu sunt înmatriculate pe teritoriul lor sau	41. În cazul în care un inspector primește o plângere de la echipajul navei, în timpul escalei într-un port aflat sub jurisdicția Republicii Moldova, pe care nu o consideră în mod	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
care nu arborează pavilionul lor respectă clauzele 1-12 din acordul anexat la Directiva 1999/63/CE.	evident nefondată sau obține probe că nava nu este în conformitate cu normele prevăzute în prezentul Regulament, acesta întocmește un raport adresat guvernului statului în care este înregistrată nava și, dacă un control desfășurat în conformitate cu punctul 43 furnizează probe relevante, inspectorul ia măsurile necesare pentru a se asigura că sunt remediate orice condiții la bord care prezintă în mod clar un risc la adresa securității sau sănătății echipajului navei. 42. Identitatea persoanei care depune plângerea nu este dezvăluită comandantului sau proprietarului navei în cauză. 43. La efectuarea controlului pentru a obține probe că o navă nu este în conformitate cu cerințele prezentului Regulament, inspectorul stabilește dacă: 1) a fost elaborat un tabel cu programul de muncă la bordul navei, în limba sau limbile de lucru ale navei și în limba engleză, în conformitate cu modelul reprodus în anexa nr. 1 sau într-un format alternativ echivalent, și dacă acesta a fost afișat la bord într-un loc ușor accesibil; 2) se ține un registru în care se consemnează orele de muncă sau orele de odihnă ale membrilor echipajului, în limba sau limbile de lucru ale navei și în limba engleză, potrivit modelului prevăzut în anexa nr. 2 sau într-un format alternativ echivalent, care se păstrează la bord, și dacă există dovezi că registrul a fost vizat corespunzător de autoritatea competentă a statului în care este înregistrată nava.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	44. Inspectorul, în cazul în care a primit o plângere sau consideră că echipajul navei este excesiv de obosit, efectuează un control, în conformitate cu punctul 43, pentru a stabili dacă orele de muncă sau perioadele de odihnă consemnate în registru sunt în conformitate cu prezentul Regulament și dacă au fost respectate în mod corect, ținând cont de alte acte referitoare la exploatarea navei. Dacă controlul arată că nava nu este în conformitate cu cerințele prezentului Regulament, inspectorul ia măsurile necesare pentru a se asigura că sunt remediate orice condiții de la bord care prezintă în mod clar un risc la adresa securității sau sănătății echipajului navei. 45. Inspectorul notifică, în cazul în care divergențele nu au fost remediate, căpitanului portului și întocmește un raport adresat guvernului statului în care este înregistrată nava cu privire la încălcările constatate în procesul-verbal de control. 46. Dacă există probe clare că echipajul navei pentru primul cart sau pentru carturile de schimb ulterioare este excesiv de obosit, căpitanul portului se asigură că nava nu părăsește portul până la remedierea deficiențelor constatate sau până când membrii echipajului în cauză s-au odihnit suficient. 47. În cazul în care unei nave i se interzice să părăsească portul, Agenția Navală informează comandantul, proprietarul sau operatorul, administrația statului de pavilion sau a statului în care este înregistrată nava sau consulul ori, în absența acestuia, pe cel mai apropiat reprezentant diplomatic al statului respectiv, cu privire la rezultatele controlului prevăzut la		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	punctul 43, deciziile luate de căpitanul portului și măsurile de remediere necesare, dacă este cazul. 48. La efectuarea unui control în temeiul prezentului Regulament, se depun eforturile necesare pentru a se evita întârzierea inutilă a navei. Dacă o navă este întârziată în mod inutil, proprietarul sau operatorul are dreptul la compensații pentru orice pierdere sau daună suferită. În situația în care se invocă o întârziere nejustificată, sarcina probei revine proprietarului sau operatorului navei. 49. Agenția Navală informează comandantul navei cu privire la dreptul armatorului sau al reprezentantului acestuia de a contesta decizia privind interzicerea părăsirii portului. Exercitarea dreptului de contestare a deciziei privind interzicerea părăsirii portului din partea armatorului sau a reprezentantului acestuia nu suspendă imobilizarea navei.		
Articolul 2. Definiții În sensul prezentei directive, (a) prin „navă” se înțelege orice navă maritimă, aflată în proprietate publică sau privată, care desfășoară în mod obișnuit operațiuni maritime comerciale. Navele de pescuit nu sunt incluse în această definiție;	3. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele definiții: <i>navă</i> - orice navă maritimă care desfășoară operațiuni maritime comerciale, cu excepția navelor de pescuit;	Compatibil	
(b) prin „autoritate competentă” se înțeleg autoritățile desemnate de statele membre să îndeplinească anumite funcții în temeiul prezentei directive;	<i>Punctele 3, 23, 34, 41, 43-47 și 49 din Regulament</i>	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibil itate	9 Observ ații
(c) prin „inspector” se înțelege un agent din sectorul public sau altă persoană, autorizată în mod adecvat de autoritatea competentă a unui stat membru, față de care este răspunzătoare, să inspecteze condițiile de muncă la bord;	<i>inspector</i> - reprezentantul Agenției Navale responsabil, în limitele competenței sale, de efectuarea controlului condițiilor de muncă la bordul navei, în sensul Regulamentului privind respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim pe navele care arborează pavilionul Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. __/2026;	Compatibil	
(d) prin „plângere” se înțeleg orice informații sau rapoarte prezentate de un membru al echipajului, un organism profesional, o asociație, un sindicat sau, în general, o persoană având un interes în ceea ce privește securitatea navei, inclusiv riscurile de securitate sau sănătate pentru membrii echipajului său.	<i>plângere</i> - orice informații sau rapoarte prezentate de un membru de echipaj, un organism profesional, o asociație, un sindicat sau, în general, o persoană având un interes în ceea ce privește securitatea navei, inclusiv riscurile de securitate sau sănătate pentru membrii echipajului său.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 3. Întocmirea rapoartelor Fără a aduce atingere articolului 1 alineatul (2), dacă un stat membru în al cărui port o navă face escală în mod voluntar în cursul normal al operațiunilor sale comerciale sau din rațiuni legate de exploatarea sa primește o plângere pe care nu o consideră în mod evident nefondată sau obține probe că nava nu este în conformitate cu normele prevăzute în Directiva 1999/63/CE, acesta întocmește un raport adresat guvernului țării în care este înmatriculată nava și, dacă o inspecție desfășurată în conformitate cu articolul 4 furnizează probe relevante, statul membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că sunt remediate orice condiții la bord care prezintă în mod clar un risc la adresa securității sau sănătății echipajului. Identitatea persoanei care depune raportul sau plângerea nu trebuie dezvăluită căpitanului sau proprietarului navei în cauză.	41. În cazul în care un inspector primește o plângere de la echipajul navei, în timpul escalei într-un port aflat sub jurisdicția Republicii Moldova, pe care nu o consideră în mod evident nefondată sau obține probe că nava nu este în conformitate cu normele prevăzute în prezentul Regulament, acesta întocmește un raport adresat guvernului statului în care este înregistrată nava și, dacă un control desfășurat în conformitate cu punctul 43 furnizează probe relevante, inspectorul ia măsurile necesare pentru a se asigura că sunt remediate orice condiții la bord care prezintă în mod clar un risc la adresa securității sau sănătății echipajului navei. 42. Identitatea persoanei care depune plângerea nu este dezvăluită comandantului sau proprietarului navei în cauză.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 4. Inspecția și inspecția detaliată (1) La efectuarea unei inspecții, pentru a obține probe că o navă nu este în conformitate cu cerințele Directivei 1999/63/CE, inspectorul stabilește dacă: - a fost elaborat un tabel cu regimul de muncă la bordul navei, în limba sau limbile de lucru ale navei și în engleză, în conformitate cu modelul reprodus în anexa I sau într-un format alternativ echivalent, și dacă acesta a fost afișat la bord într-un loc ușor accesibil; - se ține un registru în care se consemnează orele de muncă sau orele de odihnă ale marinarilor, în limba sau limbile de lucru ale navei și în engleză, în conformitate cu modelul reprodus în anexa II sau într-un format alternativ echivalent, care se păstrează la bord, și dacă există dovezi că registrul a fost vizat corespunzător de autoritatea competentă a statului în care este înmatriculată nava.	43. La efectuarea controlului pentru a obține probe că o navă nu este în conformitate cu cerințele prezentului Regulament, inspectorul stabilește dacă: 1) a fost elaborat un tabel cu programul de muncă la bordul navei, în limba sau limbile de lucru ale navei și în limba engleză, în conformitate cu modelul reprodus în anexa nr. 1 sau într-un format alternativ echivalent, și dacă acesta a fost afișat la bord într-un loc ușor accesibil; 2) se ține un registru în care se consemnează orele de muncă sau orele de odihnă ale membrilor echipajului, în limba sau limbile de lucru ale navei și în limba engleză, potrivit modelului prevăzut în anexa nr. 2 sau într-un format alternativ echivalent, care se păstrează la bord, și dacă există dovezi că registrul a fost vizat corespunzător de autoritatea competentă a statului în care este înregistrată nava.	Compatibil	
(2) Dacă a fost primită o plângere sau dacă, plecând de la propriile sale observații la bord, inspectorul consideră că navigatorii sunt excesiv de obosiți, acesta efectuează o inspecție mai detaliată, în conformitate cu alineatul (1), pentru a stabili dacă orele de muncă sau perioadele de odihnă consemnate în registru sunt în conformitate cu normele stabilite în Directiva 1999/63/CE și dacă au fost respectate în mod corect, ținând cont de alte registre referitoare la exploatarea navei.	44. Inspectorul, în cazul în care a primit o plângere sau consideră că echipajul navei este excesiv de obosit, efectuează un control, în conformitate cu punctul 43, pentru a stabili dacă orele de muncă sau perioadele de odihnă consemnate în registru sunt în conformitate cu prezentul Regulament și dacă au fost respectate în mod corect, ținând cont de alte acte referitoare la exploatarea navei. Dacă controlul arată că nava nu este în conformitate cu cerințele prezentului Regulament, inspectorul ia măsurile necesare pentru a se asigura că sunt remediate orice	Compatibil	Pct. 44 teza întâi.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	-------------------	--------------

	condiții de la bord care prezintă în mod clar un risc la adresa securității sau sănătății echipajului navei.		
Articolul 5. Remedierea deficiențelor (1) Dacă inspecția sau inspecția detaliată arată că nava nu este în conformitate cu cerințele Directivei 1999/63/CE, statul membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că sunt remediate orice condiții de la bord care prezintă în mod clar un risc la adresa securității sau sănătății marinarilor. Aceste măsuri pot include o interdicție asupra părăsirii portului până la remedierea deficiențelor sau până când marinarii s-au odihnit suficient.	45. Inspectorul notifică, în cazul în care divergențele nu au fost remediate, căpitanului portului și întocmește un raport adresat guvernului statului în care este înregistrată nava cu privire la încălcările constatate în procesul-verbal de control.	Compatibil	Inclusiv Pct. 44 teza a doua.
(2) Dacă există probe clare că personalul pentru primul cart sau pentru carturile de schimb ulterioare este excesiv de obosit, statul membru se asigură că nava nu părăsește portul până la remedierea deficiențelor constatate sau până ce marinarii în cauză s-au odihnit suficient.	46. Dacă există probe clare că echipajul navei pentru primul cart sau pentru carturile de schimb ulterioare este excesiv de obosit, căpitanul portului se asigură că nava nu părăsește portul până la remedierea deficiențelor constatate sau până când membrii echipajului în cauză s-au odihnit suficient.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 6. Proceduri ulterioare (1) În cazul în care unei nave i se interzice să părăsească portul în aplicarea articolului 5, autoritatea competentă din statul membru informează căpitanul, proprietarul sau operatorul, administrația statului de pavilion sau a statului în care este înmatriculată nava sau consulul, sau, în absența acestuia, pe cel mai apropiat reprezentant diplomatic al statului respectiv, cu privire la rezultatele inspecțiilor prevăzute la articolul 4, deciziile luate de inspector și măsurile de remediere necesare, dacă este cazul.	47. În cazul în care unei nave i se interzice să părăsească portul, Agenția Navală informează comandantul, proprietarul sau operatorul, administrația statului de pavilion sau a statului în care este înregistrată nava sau consulul ori, în absența acestuia, pe cel mai apropiat reprezentant diplomatic al statului respectiv, cu privire la rezultatele controlului prevăzut la punctul 43, deciziile luate de căpitanul portului și măsurile de remediere necesare, dacă este cazul.	Compatibil	
(2) La efectuarea unei inspecții în temeiul prezentei directive, ar trebui depuse toate eforturile posibile pentru a se evita întârzierea inutilă a unei nave. Dacă o navă este întârziată în mod inutil, proprietarul sau operatorul este îndreptățit la compensații pentru orice pierdere sau daună suferită. În orice situație în care se invocă o întârziere nejustificată, sarcina probei revine proprietarului sau operatorului navei.	48. La efectuarea unui control în temeiul prezentului Regulament, se depun eforturile necesare pentru a se evita întârzierea inutilă a navei. Dacă o navă este întârziată în mod inutil, proprietarul sau operatorul are dreptul la compensații pentru orice pierdere sau daună suferită. În situația în care se invocă o întârziere nejustificată, sarcina probei revine proprietarului sau operatorului navei.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 7. Dreptul la o cale de atac (1) Proprietarul sau operatorul navei sau reprezentantul său în statul membru are dreptul de a ataca o decizie de imobilizare luată de autoritatea competentă. Exercițarea căii de atac nu suspendă imobilizarea.	49. Agenția Navală informează comandantul navei cu privire la dreptul armatorului sau al reprezentantului acestuia de a contesta decizia privind interzicerea părăsirii portului. Exercițarea dreptului de contestare a deciziei privind interzicerea părăsirii portului din partea armatorului sau a reprezentantului acestuia nu suspendă imobilizarea navei.		A doua teză din pct. 49.
(2) Statele membre instituie și mențin proceduri corespunzătoare în acest sens, în conformitate cu legislația lor națională.		Prevederi UE netranspuse	
(3) Autoritatea competentă informează în mod adecvat căpitanul unei nave prevăzute la alineatul (1) cu privire la dreptul de recurs.	49. Agenția Navală informează comandantul navei cu privire la dreptul armatorului sau al reprezentantului acestuia de a contesta decizia privind interzicerea părăsirii portului. Exercițarea dreptului de contestare a deciziei privind interzicerea părăsirii portului din partea armatorului sau a reprezentantului acestuia nu suspendă imobilizarea navei.	Compatibil	Prima teză din pct. 49.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 8. Cooperare administrativă (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura, în condiții compatibile cu cele prevăzute la articolul 14 din Directiva 95/21/CE din 19 iunie 1995 privind aplicarea, în ceea ce privește navele care fac escală în porturile comunitare și care navighează în apele care se găsesc sub jurisdicția statelor membre, a normelor internaționale referitoare la securitatea navelor, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor (controlul statului portului), o cooperare între autoritățile lor relevante și autoritățile competente relevante din alte state membre pentru aplicarea efectivă a prezentei directive și notifică Comisia cu privire la aceste dispoziții. (2) Informațiile privind măsurile luate în aplicarea articolelor 4 și 5 sunt publicate în conformitate cu proceduri precum cele prevăzute la articolul 15 primul paragraf din Directiva 95/21/CE.	-	Prevederi UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 9. Clauza tratamentului „nu mai favorabil” La inspectarea unei nave înmatriculate pe teritoriul sau aflate sub pavilionul unui stat care nu a semnat Convenția OIM nr. 180 sau Protocolul la Convenția OIM nr. 147, statele membre se asigură, după intrarea în vigoare a convenției și a protocolului, că tratamentul acordat acestor nave și echipajelor lor nu este mai favorabil decât cel acordat unei nave aflate sub pavilionul unui stat care este parte la Convenția OIM nr. 180 sau la Protocolul la Convenția OIM nr. 147 sau la amândouă.	-	Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 10. Dispoziții finale (1) Statele membre adoptă și pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 iunie 2002 cel târziu. (2) Atunci când statele membre adoptă măsurile prevăzute la alineatul (1), ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri. (3) Comisiei îi sunt comunicate de îndată de statele membre toate dispozițiile de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.	-	Prevederi UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 11. Nave din state terțe Prezenta directivă nu se aplică navelor care nu sunt înmatriculate pe teritoriul sau care arborează pavilionul unui stat membru numai la data intrării în vigoare a Convenției OIM nr. 180 și a Protocolului la Convenția OIM nr. 147.	-	Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 12. Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene.	-	Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 13. Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre. Adoptată la Bruxelles, 13 decembrie 1999.	-	Prevederi UE neaplicabile	
ANEXA I. Model de format pentru tabelul programului de muncă la bordul navei	Anexa nr. 1 la Regulamentul privind regimul de muncă al echipajului navei	Compatibil	
Denumirea navei: Pavilionul navei: Număr OMI (dacă există): Numărul maxim de ore de muncă sau numărul minim de ore de odihnă sunt aplicabile în conformitate cu: (legislație sau reglementare națională) emisă în conformitate cu Convenția OIM privind orele de muncă al marinarilor și efectivele navelor, 1996 (nr. 180) și cu orice acord colectiv aplicabil	Model de format pentru tabelul programului de muncă la bordul navei¹ Recto Denumirea navei: Pavilionul navei: Număr OMI:		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	-------------------	--------------

înregistrat sau autorizat în conformitate cu Convenția și cu Convenția Internațională privind normele de formare, certificare și cart pentru marinari, 1978, modificată (Convenția STCW) ⁽²⁾,

Număr maxim de ore de muncă sau număr minim de ore de odihnă ⁽³⁾:

Alte cerințe:

Pozitie/rang ⁴	Ore zilnice de muncă pe mare prevăzute		Ore zilnice de muncă în port prevăzute		Comentarii	Număr total de ore
	Cart (de la - până la)	Alte activități (de la - până la) ⁵	Cart (de la - până la)	Alte activități (de la - până la) ⁴		

Numărul maxim de ore de muncă sau numărul minim de ore de odihnă sunt aplicabile în conformitate cu Regulamentul privind regimul de muncă al echipajului navei².

Numărul maxim de ore de muncă sau numărul minim de ore de odihnă³:

Pozitie / rang ⁴	Ore zilnice de muncă pe mare prevăzute		Ore zilnice de muncă în port prevăzute		Comentarii	Număr total de ore	
	Cart (de la - până la)	Alte activități (de la - până la) ⁵	Cart (de la - până la)	Alte activități (de la - până la) ⁵		Pe mare	În port

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	-------------------	--------------

Semnătura căpitanului:

⁽¹⁾ Termenii utilizați în acest tabel model trebui să apară în limba sau limbile de lucru ale navei și în engleză.

⁽²⁾ Vezi verso pentru extrase selectate din Convenția OIM nr. 180 și Convenția STCW.

⁽³⁾ A se șterge după caz.

⁽⁴⁾ Pentru pozițiile/rangurile care sunt de asemenea enumerate în documentul privind efectivele minime pentru asigurarea securității navei, terminologia utilizată ar trebui să fie aceeași ca în acest document.

⁽⁵⁾ Pentru personalul de cart, secțiunea de comentarii poate fi utilizată pentru a indica numărul anticipat de ore ce urmează a fi dedicat muncii neplanificate și orice astfel de ore ar trebui incluse în coloana corespunzătoare de ore de muncă zilnice totale.

TEXTE SELECTATE DIN CONVENȚIA OIM NR. 180 ȘI CONVENȚIILE STCW

Convenția OIM nr. 180

Articolul 5

(1) Limitele impuse asupra numărului de ore de muncă sau de odihnă sunt după cum urmează: (a) numărul maxim de ore de

Semnătura comandantului:

¹ Termenii utilizați în acest tabel model trebuie să apară în limba sau limbile de lucru ale navei și în limba engleză.

² Vezi pe verso texte selectate din Regulamentul privind regimul de muncă al echipajului navei și Convenția STCW 78.

³ Se omite, după caz.

⁴ Pentru pozițiile/rangurile care sunt de asemenea enumerate în certificatul echipajului minim, terminologia utilizată va fi aceeași ca în tabel.

⁵ Pentru personalul de cart, secțiunea de comentarii poate fi utilizată pentru a indica numărul anticipat de ore ce urmează a fi dedicat muncii neplanificate.

Verso

Regulamentul privind regimul de muncă al echipajului navei

7. Limitele orelor de muncă sau de odihnă reprezintă:

1) ore maxime de muncă, care nu depășesc 14 ore în orice perioadă de 24 de ore și 72 de ore în orice perioadă de șapte zile; sau

2) ore minime de odihnă, care nu sunt mai puține de 10 ore în orice perioadă de 24 de ore și de 77 de ore în orice perioadă de șapte zile.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
muncă nu depășește: (i) 14 ore în orice perioadă de 24 de ore și (ii) 72 de ore în orice perioadă de șapte zile sau (b) numărul minim de ore de odihnă nu este mai mic de: (i) 10 ore în orice perioadă de 24 de ore și (ii) 77 de ore în orice perioadă de șapte zile. (2) Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, din care una are o durată de cel puțin 6 ore, iar intervalul între perioade consecutive de odihnă nu depășește 14 ore. (6) Nici o dispoziție de la alineatele (1) și (2) nu împiedică un membru să aibă legi sau reglementări naționale sau o procedură care permite autorității competente să autorizeze sau să înregistreze acorduri colective care includ excepții la limitele stabilite. În măsura în care este posibil, aceste excepții respectă normele stabilite, dar pot ține cont de perioade de concediu mai frecvente sau mai lungi sau de acordarea de concedii compensatoare pentru marinarii de cart sau navigatorii care lucrează la bordul navelor care efectuează călătorii scurte. Articolul 7 (1) Nici o dispoziție din prezenta convenție nu aduce atingere dreptului căpitanului unei nave de a cere unui navigator să efectueze orice număr de ore de muncă necesar pentru securitatea imediată a navei, a persoanelor aflate la bord sau a încărcăturii, sau în scopul acordării de asistență altor nave sau persoane în dificultate pe mare. (3) Imediat ce este posibil după restabilirea situației normale, căpitanul se asigură că navigatorilor care au lucrat în cursul	Indiferent de limitele aplicate potrivit subpunctului 1) sau 2), orele de muncă ale membrilor de echipaj cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani nu depășesc 35 de ore în orice perioadă de șapte zile. 8. Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, dintre care una având durată de cel puțin șase ore, iar intervalul dintre perioadele consecutive de odihnă nu depășește 14 ore. ... 14. Comandantul navei este în drept, pentru siguranța imediată a navei, a persoanelor de la bord și a încărcăturii sau în scopul ajutorării altor nave ori a persoanelor aflate în pericol pe mare, să suspende programul orelor de muncă sau al orelor de odihnă și să solicite unui membru de echipaj să efectueze oricâte ore de muncă sunt necesare, până la restabilirea situației normale. 15. După restabilirea situației normale, comandantul se asigură ca toți membrii de echipaj care au efectuat o activitate în perioada programată pentru odihnă să beneficieze de o perioadă de odihnă corespunzătoare. Convenția STCW 78. Secțiunea A-VIII/1 din Codul STCW (obligatorie) (1) Tuturor persoanelor cărora le sunt atribuite sarcini ca ofițer de cart sau marinar de cart li se acordă o perioadă de odihnă de minimum 10 ore în orice perioadă de 24 de ore. (2) Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, din care una are o durată de cel puțin șase ore.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
unei perioade de odihnă stabilite li se acordă o perioadă de odihnă corespunzătoare. <i>Convenția STCW</i> Secțiunea A-VIII/1 din Codul STCW (obligatorie) (1) Tuturor persoanelor cărora le sunt atribuite sarcini ca ofițer de cart sau marinar de cart li se acordă o perioadă de odihnă de minim 10 ore în orice perioadă de 24 de ore. (2) Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, din care una are o durată de cel puțin șase ore. (3) Nu este necesar ca cerințele pentru perioadele de odihnă prevăzute în alineatele (1) și (2) să fie menținute în caz de urgență sau exercițiu sau în alte condiții de exploatare excepționale. (4) Fără a aduce atingere alineatelor (1) și (2), perioada minimă de 10 ore poate fi redusă la cel puțin 6 ore consecutive, cu condiția ca orice asemenea reducere să nu se întindă pe mai mult de două zile și să fie acordate cel puțin 70 de ore de odihnă în fiecare perioadă de șapte zile. (5) Administrațiile cer ca orarele de cart să fie afișate într-un loc ușor accesibil. Secțiunea B-VIII/1 din Codul STCW (orientativă) (3) La aplicarea regulii VIII/1, trebuie să se țină cont de următoarele: 1. dispozițiile prevăzute pentru prevenirea oboselii ar trebui să asigure că nu sunt efectuate ore de muncă globale excesive sau nerezonabile. În special, perioadele de odihnă minime specificate în secțiunea A-VIII/1 nu ar trebui interpretate ca implicând faptul că toate celelalte ore pot fi dedicate cartului sau altor sarcini; 2. frecvența și durata perioadelor de concediu, precum și acordarea de concediu compensator, sunt factori importanți pentru a preveni acumularea oboselii în timp;	(3) Nu este necesar ca cerințele pentru perioadele de odihnă prevăzute în alineatele (1) și (2) să fie menținute în caz de urgență sau exercițiu sau în alte condiții de exploatare excepționale. (4) Fără a aduce atingere alineatelor (1) și (2), perioada minimă de 10 ore poate fi redusă la cel puțin 6 ore consecutive, cu condiția ca orice asemenea reducere să nu se întindă pe mai mult de două zile și să fie acordate cel puțin 70 de ore de odihnă în fiecare perioadă de șapte zile. (5) Administrațiile cer ca orarele de cart să fie afișate într-un loc ușor accesibil. Secțiunea B-VIII/1 din Codul STCW (orientativă) (3) La aplicarea regulii VIII/1, trebuie să se țină cont de următoarele: 1. dispozițiile prevăzute pentru prevenirea oboselii ar trebui să asigure că nu sunt efectuate ore de muncă globale excesive sau nerezonabile. În special, perioadele de odihnă minime specificate în secțiunea A-VIII/1 nu ar trebui interpretate ca implicând faptul că toate celelalte ore pot fi dedicate cartului sau altor sarcini; 2. frecvența și durata perioadelor de concediu, precum și acordarea de concediu compensator, sunt factori importanți pentru a preveni acumularea oboselii în timp;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
nerezonabile. În special, perioadele de odihnă minime specificate în secțiunea A-VIII/1 nu ar trebui interpretate ca implicând faptul că toate celelalte ore pot fi dedicate cartului sau altor sarcini; 2. frecvența și durata perioadelor de concediu, precum și acordarea de concediu compensator, sunt factori importanți pentru a preveni acumularea oboselii în timp; 3. dispozițiile pot varia pentru nave care efectuează călătorii scurte pe mare, cu condiția existenței unor aranjamente speciale de securitate.	3. dispozițiile pot varia pentru nave care efectuează călătorii scurte pe mare, cu condiția existenței unor aranjamente speciale de securitate.”		
ANEXA II. Model de format pentru registrul de consemnare a orelor de muncă sau a orelor de odihnă ale navigatorilor Recto Model de format pentru registrul de consemnare a orelor de muncă sau a orelor de odihnă ale navigatorilor ⁽¹⁾ Denumirea navei: Numărul OMI (dacă există): Pavilionul navei: Navigator (nume complet): Poziție/rang: Lună și an: Cart ⁽²⁾: DA ☐ NU ☐	<i>Anexa nr. 2. Model de format pentru registrul de consemnare a orelor de muncă sau a orelor de odihnă ale membrului de echipaj</i> <i>Recto</i> Model de format pentru registrul de consemnare a orelor de muncă sau a orelor de odihnă ale membrului de echipaj¹ Model de format pentru registrul de consemnare a orelor de muncă sau a orelor de odihnă ale navigatorilor ⁽¹⁾ Denumirea navei: Numărul OMI (dacă există): Pavilionul navei: Navigator (nume complet): Poziție/rang:		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibil itate	9 Observ ații				
Registrul orelor de muncă/odihnă ⁽³⁾ <i>Vă rugăm să marcați perioadele de muncă sau odihnă, după caz, cu X, sau utilizând o linie continuă sau o săgeată.</i> COMPLETAȚI TABELUL DE PE VERSO Următoarele legi, regulamente și/sau acorduri colective care reglementează limitările asupra orelor de muncă sau perioadelor minime de odihnă se aplică prezente nave: Sunt de acord că prezentul registru reprezintă o reflectare exactă a orelor de muncă sau odihnă ale marinarului în cauză. Numele căpitanului sau al persoanei autorizate de căpitan să semneze acest registru: Semnătura căpitanului sau a persoane autorizate: Semnătura navigatorului: O copie a prezentului registru se înmânează navigatorului, Prezentul formulare este supus examinării și aprobării în conformitate cu procedurile stabilite de: ... (<i>denumirea autorității competente</i>) ⁽¹⁾ Termenii utilizați în prezentul model de tabel trebuie să apară în limba sau limbile de lucru ale navei sau în engleză. ⁽²⁾ A se marca după caz. ⁽³⁾ A se șterge după caz. Verso <table border="1" data-bbox="163 1342 958 1417"> <tr> <td>Marcați perioadele de muncă sau odihnă, după caz, cu un X sau</td><td>Ore de</td><td>Coment</td><td>A nu se completa de</td></tr> </table>	Marcați perioadele de muncă sau odihnă, după caz, cu un X sau	Ore de	Coment	A nu se completa de	Lună și an: Cart ⁽²⁾: DA ☐ NU ☐ Registrul orelor de muncă/odihnă³ <i>Vă rugăm să marcați perioadele de muncă sau odihnă, după caz, cu X, sau utilizând o linie continuă sau o săgeată.</i> COMPLETAȚI TABELUL DE PE VERSO Următoarele legi, regulamente și/sau acorduri colective care reglementează limitările asupra orelor de muncă sau perioadelor minime de odihnă se aplică prezente nave: Sunt de acord că prezentul registru reprezintă o reflectare exactă a orelor de muncă sau odihnă ale marinarului în cauză. Numele căpitanului sau al persoanei autorizate de căpitan să semneze acest registru: Semnătura căpitanului sau a persoane autorizate: Semnătura navigatorului: O copie a prezentului registru se înmânează navigatorului, Prezentul formulare este supus examinării și aprobării în conformitate cu procedurile stabilite de: ... (<i>denumirea autorității competente</i>) ⁽¹⁾ Termenii utilizați în prezentul model de tabel trebuie să apară în limba sau limbile de lucru ale navei sau în engleză. ⁽²⁾ A se marca după caz. ⁽³⁾ A se șterge după caz.		
Marcați perioadele de muncă sau odihnă, după caz, cu un X sau	Ore de	Coment	A nu se completa de				

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	-----------------

[illegible]

