



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2026

Chișinău

**cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare
a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele
de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova**

În temeiul art. 3 alin.(2) din Legea nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr. 238-242, art. 672) cu modificările ulterioare, art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova (se anexează).
2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 3 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

**Viceprim-ministru, ministrul
infrastructurii și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA

REGULAMENT

privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova

Prezentul Regulament implementează și pune în aplicare Hotărârea celei de-a șaizeci și opta sesiuni a Comisiei Dunării din 15 mai 2007 (doc. CD/SES 68/7) prin care au fost adoptate „Recomandările privind reglementările tehnice pentru navele de navigație interioară” ca reglementări tehnice minimale pentru navele statelor membre ale Comisiei Dunării care navighează pe Dunăre și căile navigabile interne, cu ultimele amendamente.

Capitolul I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul se aplică tuturor navelor de navigație interioară autopropulsate care arborează pavilionul Republicii Moldova, care navighează pe căile navigabile interioare, în trafic intern și internațional (trafic pe fluvii), cu excepția barjelor fără propulsie și fără echipaj și a navelor de agrement destinate utilizării în scopuri sportive și recreative.

2. Prezentul Regulament nu se aplică navelor militare.

3. Normele de stabilire a echipajului minim de siguranță la navele de navigație interioară (în continuare - *nave*) determină compoziția minimă a echipajelor de căi navigabile interioare, ținând cont de caracteristicile proiectării, echipamentele tehnice, nivelul de automatizare, performanța tehnică, zona de navigație, controlul căilor navigabile interioare, acostarea sigură, utilizarea navelor și echipajelor căilor navigabile interioare și a modurilor de lucru și de odihnă ale echipajului.

4. Prezentul Regulament stabilește:

- 4.1. Modul de eliberare și retragere a certificatelor pentru echipajul minim de siguranță al navelor;
- 4.2. Membrii de echipaj;
- 4.3. Modurile de exploatare;
- 4.4. Perioadele de odihnă obligatorii;
- 4.5. Schimbarea sau repetarea modului de exploatare;
- 4.6. Tipurile de exploatarea navei;
- 4.7. Staționarea navelor;
- 4.8. Cerințe de echipament pentru simplificarea compoziției minime de echipare;
- 4.9. Aptitudinile fizice ale echipajului.

5. Echipajul minim de siguranță, timpii de navigație efectivă și perioadele de odihnă de la bordul navelor trebuie să fie în conformitate cu prevederile prezentului Regulament, pentru toate modurile de exploatare.

6. Pentru tipurile de nave care nu sunt prevăzute în prezentul Regulament, Agenția Navală a Republicii Moldova (*în continuare- ANRM*) va stabili, în funcție de tipul construcției, caracteristici, echipament standard, mod de exploatare, sectoare de navigație precum și alte criterii specifice, echipajul minim de siguranță care trebuie să se găsească la bord în cursul navigației.

7. Pentru cazuri particulare, cum ar fi transportul de mărfuri periculoase, ANRM poate impune suplimentarea echipajului minim de siguranță, eliberând un certificat corespunzător.

8. În cazul navelor cu conducerea prin radar, echipajul minim de siguranță se limitează la un conducător. La navele cu comanda din timonerie pentru manevra și supravegherea mașinii de propulsie, ANRM poate reduce echipajul minim de siguranță, la cerere motivată.

9. Pe toată perioada cât nava se află în exploatare, echipajul minim de siguranță pentru unul din modurile de exploatare prevăzut în anexa nr.1 la Regulament, precum și pentru perioadele de staționare, trebuie să fie permanent prezent la bordul navei.

10. Nava nu va fi autorizată să plece fără echipajul minim de siguranță prevăzut.

11. În situații neprevăzute, cum ar fi boală, accident, decizia unei autorități, atunci când cel mult un membru din echipajul minim de siguranță nu poate fi folosit la bord pe timpul navigației:

11.1. navele pot să-și continue voiajul până la primul loc de staționare corespunzător situat în sensul de navigație, dacă există la bord un posesor al unui document de atestare valabil pentru funcția și sectorul de navigație respectiv, cu excepția conducătorului navei;

11.2. prevederile subpct. 11.1. se aplică și navelor de pasageri până la ultima escală a zilei.

12. În sensul prezentului Regulament se utilizează terminologia definită în Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999 și cele prevăzute în Legea nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, precum și următoarele noțiuni:

12.1. *barjă* - o navă, destinată transporturilor de mărfuri, construită sau modificată în mod special pentru a fi împinsă, și care fie că nu are mijloace mecanice de propulsie, fie că are mijloace mecanice suficiente de propulsie care permit doar efectuarea unor manevre limitate când nu face parte dintr-un convoi de nave împins;

12.2. *certificat de echipaj minim de siguranță* - documentul eliberat de ANRM pentru fiecare navă în parte, prin care se stabilește numărul și funcțiile echipajului minim de siguranță a navei;

12.3. *conducător* - persoană care posedă aptitudinea și calificarea necesară și este desemnată pentru a asigura conducerea navei pe căile navigabile interioare și care-și exercită responsabilitatea la bordul navei;

12.4. *convoi* - un convoi rigid sau un convoi de nave remorcate;

12.5. *convoi rigid* - un convoi împins sau o formațiune în cuplu;

12.6. *convoi împins* - un ansamblu rigid de nave, din care cel puțin una este poziționată înaintea navei (navelor) care asigură puterea pentru propulsie a convoiului, denumită(e) împingător(are); un convoi rigid este considerat de asemenea un convoi compus dintr-o navă împingător și o navă împinsă, care sunt cuplate astfel încât să permită o articulație ghidată;

12.7. *document de atestare* - un brevet sau certificat de capacitate în termen de valabilitate și care dă dreptul titularului să îndeplinească la bordul unei nave pentru căile navigabile interioare funcția corespunzătoare și, atribuțiile pe care le presupune nivelul de responsabilitate specificat în acel document;

12.8. *echipaj minim de siguranță* - personalul navigant, calificat și atestat conform reglementărilor în vigoare, necesar pentru asigurarea siguranței navei și a navigației și care ocupă funcțiile stabilite prin Certificatul de echipaj minim de siguranță;

12.9. *formațiune* - modul de alcătuire al unui convoi;

12.10. *formațiune în cuplu* - un ansamblu de nave cuplate lateral rigid, bord în bord, fără ca vreuna să fie situată în fața navei care propulsează ansamblul;

12.11. *împingător* - o navă special construită pentru a asigura propulsia unui convoi împins;

12.12. *navă autopropulsată* - o navă destinată transportului de mărfuri, construită pentru a naviga independent, cu propriile sale mijloace mecanice de propulsie;

12.13. *navă cu cabine* - o navă de pasageri de croazieră cu cabine de dormit pentru pasageri;

12.14. *navă de navigație interioară* - o navă destinată să navigheze exclusiv sau în mod special pe căile navigabile interioare;

12.15. *navă de pasageri* - o navă pentru voiaj de zi sau o navă cu cabine, construită și amenajată pentru a transporta mai mult de 12 pasageri;

12.16. *navă pentru voiaje de zi* - o navă de pasageri, fără cabine de dormit pentru pasageri;

12.17. *tahograf* - echipamentul care se instalează la bordul navelor având ca scop indicarea, înregistrarea și stocarea în mod automat sau semiautomat a datelor privind timpul cât nava se află în marș și a anumitor perioade de lucru ale conducătorilor navei;

12.18. *timpi de navigație efectivă* - perioada de timp scursă de la începutul voiajului până la sfârșitul voiajului, mai puțin zilele de întrerupere în care nava nu și-a putut continua voiajul.

Capitolul II. Eliberarea și retragerea certificatelor pentru echipajul minim de siguranță al navelor

13. Certificatul de echipaj minim de siguranță al navei trebuie să se găsească obligatoriu la bordul fiecărei nave, care arborează pavilionul Republicii Moldova. Certificatul pentru echipajul minim de siguranță al navei se eliberează de către ANRM, la cererea proprietarului, operatorului sau navlositorului navei navigabile interioare. Perioada maximă de valabilitate a certificatului este de 1 (un) an. Certificatul va fi eliberat în limba de stat și două limbi de circulație internațională și anume doar cele de lucru care fac parte din cadrul Comisiei Dunării.

14. Proprietarul, operatorul sau navlositorul unei nave de căi navigabile interioare care solicită un certificat trebuie să depună în scris o cerere de eliberare a certificatului pentru echipajul minim de siguranță al navei conform anexei nr.2 la Regulament. Cererea va fi depusă prin intermediul ghișeului unic SIA GEAP (mecanism unic de eliberare a acestora) în conformitate cu Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Certificatul pentru echipajul minim de siguranță al navei se eliberează, respectiv se refuză, de asemenea se prelungește, se reperfectează, se suspendă și se retrage de către ANRM obligatoriu prin intermediul SIA GEAP. La cerere certificatele de navigație se eliberează și pe suport de hârtie.

15. ANRM examinează informațiile conținute în cerere cu privire la compoziția minimă propusă a echipajului unei nave navigabile interioare, inclusiv o evaluare a:

15.1. dacă este specificat un echipaj minim:

- 15.1.1. poate opera în siguranță o navă pe căi navigabile interioare;
- 15.1.2. poate proteja mediul împotriva poluării;
- 15.1.3. să fie capabil să răspundă corect la situații de urgență;
- 15.2. condițiile care afectează compoziția minimă a echipajului, schimbarea zonei de navigare, tipul încărcăturii transportate, modificările echipamentului navei sau metodele de întreținere a navei;
- 15.3. factori specifici:
 - 15.3.1. tipul navei pe căile navigabile interioare, dimensiunile sale, caracteristicile constructive și dispunerea echipamentului la bord;
 - 15.3.2. tehnici pentru întreținerea echipamentelor de căi navigabile interioare (echipate sau angajate de specialiști de pe mal);
 - 15.3.3. zona de navigare și intensitatea navigației în ea;
 - 15.3.4. tipuri de marfă transportată, pregătirea navei pentru marfă, cerințe specifice care, ținând cont de caracteristicile constructive ale navei, afectează încărcarea, descărcarea, asigurarea navei, transportul în siguranță;
 - 15.3.5. durata serviciului la bordul navei în cadrul contractelor de muncă cu echipajul care afectează oboseala echipajului;
- 15.4. obligația membrilor echipajului de a îndeplini funcții legate de exploatarea navei, inclusiv navigația, încărcarea, echipajul, siguranța umană și nava, condițiile de viață, funcționarea tehnică a navei, nivelul automatizării navei, comunicarea radio, reparațiile programate și neplanificate la mașini și sisteme ale navei.

16. Pentru a determina compoziția minimă a echipajului unei nave și pentru a evalua criteriile și condițiile menționate la pct.15, ANRM poate solicita informații și/sau documentații suplimentare care să justifice aceste criterii și condiții în cel mult 5 zile lucrătoare de la data solicitării.

17. După evaluarea respectării criteriilor și condițiilor specificate la pct.15, ANRM poate solicita schimbarea compoziției minime propuse a echipajului pe căile navigabile interioare, înlocuită cu un alt echipaj calificat, fără a aduce atingere dispozițiilor anexei nr. 1 la Regulament.

18. În cazul în care proprietarul, operatorul sau navlositorul navei nu prezintă informațiile și/sau documentele suplimentare solicitate în conformitate cu pct.16, ANRM nu aprobă componența minimă a echipajului navei navigabile interioare și refuză eliberarea certificatului.

19. ANRM după verificarea informațiilor și/sau documentației prezentate, s-a asigurat că componența minimă propusă a echipajului navei va îndeplini cerințele și va asigura funcționarea în siguranță a navei, aprobă compoziția minimă a echipajului navei navigabile interioare și eliberează certificatul conform anexei nr. 3 la prezentul Regulament.

20. Proprietarul, operatorul sau navlositorul unei nave în mod obligatoriu va solicita imediat de la ANRM, o cerere pentru stabilirea unei noi compoziții a echipajului și pentru eliberarea unui nou certificat în conformitate cu cerințele, în cazul în care:

- 20.1. modificări ale condițiilor și caracteristicilor navigației și funcționării navei afectează compoziția minimă a echipajului navei navigabile interioare;
- 20.2. modificări majore ale structurii, echipamentelor sau utilajelor navei afectează compoziția minimă a echipajului navei navigabile interioare;

20.3. atunci când se schimbă condițiile de funcționare ale unei nave, compoziția minimă a echipajului stabilită nu este în măsură să asigure siguranța persoanelor pe nava de căi navigabile interioare, navigarea în siguranță a navei, prevenirea poluării mediului și prevenirea activităților profesionale în situații de urgență;

20.4. proprietarul, operatorul sau navlositorul navei s-a schimbat.

21. ANRM revocă certificatul emis dacă constată că:

21.1. au apărut condițiile specificate în pct. 20, iar proprietarul, operatorul sau navlositorul navei nu a solicitat stabilirea compoziției minime a echipajului navei și eliberarea unui nou certificat;

21.2. nava nu respectă orele și procedurile prevăzute de legislația internațională și națională.

22. ANRM în cazul în care a luat decizia de revocare a certificatului trebuie să informeze imediat proprietarul, operatorul sau navlositorul navei, în termen de cel mult 3 zile lucrătoare.

23. Proprietarul, operatorul sau navlositorul unei nave, la anularea certificatului, poate solicita din partea ANRM, eliberarea unui nou certificat în modul prevăzut de prezentul Regulament.

24. În cazul pierderii sau deteriorării certificatului, proprietarul, operatorul sau navlositorul navei remite către ANRM o cerere scrisă pentru emiterea unui duplicat al certificatului în cel mult 5 zile lucrătoare de la primirea cererii. Cererea va fi depusă prin intermediul ghișeului unic SIA GEAP (mecanism unic de eliberare a acestora) în conformitate cu Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

25. Eliberarea unui certificat sau a unui duplicat al certificatului este gratuită în conformitate cu Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

Capitolul III. Membrii de echipaj

26. Echipajul minim al unei nave poate fi compus:

26.1. conducător (căpitan fluvial categoria A sau categoria B sau timonier fluvial);

26.2. timonier fluvial (ofițer fluvial);

26.3. șef mecanic fluvial;

26.4. mecanic (ofițer mecanic fluvial/motorist);

26.5. șef de echipaj fluvial;

26.6. conducător de șalupă fluvială;

26.7. marinar;

26.8. marinar stagiar;

26.9. mecanic stagiar.

27. Membrii de echipaj prevăzuți în pct.26, trebuie să dețină documentele de atestare valabile corespunzător funcției îndeplinite la bordul navei.

Capitolul IV. Moduri de exploatare

28. Pe o perioadă de 24 de ore, se definesc următoarele moduri de exploatare:

28.1. A1 - Navigație de cel mult 14 ore;

- 28.2. A2 - Navigație de cel mult 18 ore;
- 28.3. B - Navigație continuă timp de 24 ore.

29. În modul de exploatare A1, navigația poate fi prelungită cu cel mult 16 ore, maximum o dată pe săptămână, dacă timpul de navigație este atestat de înregistrările unui tahograf autorizat și atunci când, în afară de conducător, în echipajul minim prevăzut se află un alt membru posesor al documentului de atestare de timonier.

30. O navă fără tahograf, care navighează în modul de exploatare A1, respectiv A2, trebuie să-și întrerupă navigația timp de 8 ore continuu, respectiv 6 ore continuu, astfel:

- 30.1. în modul de exploatare A1 între ora 22:00 și ora 06:00, și
- 30.2. în modul de exploatare A2 între ora 23:00 și ora 05:00.

31. Nava se poate abate de la orarul stabilit în pct.30, dacă este echipată cu un tahograf în stare bună de funcționare. Acest tahograf trebuie să fie în funcțiune cel puțin de la începutul ultimei perioade de odihnă neîntreruptă de 8 ore, respectiv 6 ore, și trebuie să fie accesibil imediat inspectorilor portuari și de pavilion.

32. Pe anumite sectoare de ape interioare navigabile exclusiv ale Republicii Moldova, ANRM poate impune moduri de exploatare diferite de cele prevăzute în Capitolul IV prezentul regulament.

Capitolul V Odihna obligatorie

33. Odihna obligatorie conform modurilor de exploatare:

33.1. În modul de exploatare A1 într-un interval de 24 ore calculat de la terminarea ultimei perioade de odihnă de 8 ore, toți membrii din echipaj trebuie să beneficieze de 8 ore de odihnă neîntreruptă în afara timpilor de navigație efectivă.

33.2. În modul de exploatare A2, într-un interval de 24 ore calculat de la terminarea ultimei perioade de odihnă de 6 ore, toți membrii din echipaj trebuie să beneficieze de 8 ore de odihnă, din care 6 ore de odihnă neîntreruptă în afara timpilor de navigație efectivă.

33.3. În modul de exploatare B, toți membrii din echipaj trebuie să beneficieze de perioade de odihnă de 24 ore, la fiecare 48 ore, din care cel puțin două perioade de 6 ore neîntrerupte. Membrii de echipaj cu vârsta sub 18 ani, vor beneficia de 8 ore de odihnă neîntreruptă, din care 6 ore în afara timpului de navigație efectivă.

34. În timpul perioadei de odihnă, membrul de echipaj nu are nici o obligație, inclusiv cu privire la supraveghere sau disponibilitate; serviciile de cart și supraveghere privind navele în staționare nu sunt considerate ca obligații în sensul prezentului punct.

35. Proprietarul, operatorul sau navlositorul este obligat să efectueze trimestrial un control intern cu privire la respectarea de către conducătorii navelor a timpilor de navigație, a timpului de întrerupere a navigației și a perioadei de odihnă.

Capitolul VI. Schimbarea sau repetarea modului de exploatare

36. Schimbarea sau repetarea modului de exploatare se poate face numai cu respectarea prevederilor de mai jos:

36.1. Trecerea de la modul de exploatare A1 la modul A2 se poate efectua numai:

36.1.1. dacă echipajul a fost în întregime înlocuit, sau

36.1.2. dacă membrii de echipaj prevăzuți pentru modul A2 au beneficiat imediat înainte de schimbarea modului de exploatare de un timp de odihnă de 8 ore, din care 6 ore în afara timpului de navigație efectivă, iar echipajul suplimentar, prevăzut pentru modul de exploatare A2, se găsește la bord.

36.2. Trecerea de la modul de exploatare A2 la modul A1 se poate efectua numai în următoarele condiții:

36.2.1. dacă echipajul a fost în întregime înlocuit, sau

36.2.2. dacă membrii de echipaj prevăzuți pentru modul A1 au beneficiat imediat înainte de schimbarea modului de exploatare de un timp de odihnă de 8 ore, în afara timpului de navigație efectivă.

36.3. Trecerea de la modul de exploatare B la modurile A1 sau A2 se poate efectua numai:

36.3.1. dacă echipajul a fost în întregime înlocuit, sau

36.3.2. dacă membrii de echipaj prevăzuți pentru modurile de exploatare A1 și A2 au beneficiat de un timp neîntrerupt de odihnă de 8 ore și, respectiv 6 ore, imediat înainte de schimbarea modului de exploatare.

36.4. Trecerea de la modurile de exploatare A1 sau A2 în modul B se poate efectua numai:

36.4.1. dacă echipajul a fost în întregime înlocuit, sau

36.4.2. dacă membrii de echipaj prevăzuți la modul de exploatare B au beneficiat de o perioadă de odihnă de 8 ore și, respectiv 6 ore, neîntreruptă, înaintea schimbării modului de exploatare, în afara timpului de navigație efectivă și dacă echipajul suplimentar prevăzut pentru modul de exploatare B se găsește la bord.

36.5. Repetarea modului de exploatare A1 sau A2 se poate efectua numai:

36.5.1. dacă echipajul a fost în întregime înlocuit, și

36.5.2. dacă membrii de echipaj necesari pentru repetarea modului de exploatare A1 sau A2 au beneficiat, imediat înainte de începerea noului voiaj, de o perioadă de odihnă de 8 ore, respectiv 6 ore, neîntreruptă, în afara timpului de navigație efectivă.

37. În toate cazurile de schimbare a modului de exploatare, proprietarul, operatorul, navlositorul sau conducătorul navei trebuie să modifice echipajul minim de siguranță conform prevederilor prezentelor norme.

Capitolul VII. Exploatarea navei

38. Situațiile în care se poate afla o navă, corespunzător stării sale tehnice și de exploatare:

38.1. Navă în exploatare - navă care are toate documentele tehnice valabile, cu mașinile, instalațiile, echipamentele și toate dotările în stare de funcționare, cu echipajul complet și aptă din toate punctele de vedere pentru a fi folosită conform tipului și destinației sale.

38.2. Navă scoasă din exploatare - navă cu documentele tehnice expirate, cu mașinile, instalațiile, echipamentele și/sau dotările parțial sau total scoase din funcțiune și care nu este aptă pentru a fi folosită conform tipului și destinației sale.

38.3. Navă în parcul rece - navă cu toate documentele tehnice valabile, cu mașinile, instalațiile, echipamentele și toate dotările în stare de funcționare, dar pusă în stare de conservare din motive comerciale, aptă de a fi folosită numai după deconservare și dotare cu echipaj.

38.4. Navă în iernatic - navă cu toate documentele tehnice valabile, dar care, datorită condițiilor hidrometeorologice, a fost dusă de proprietar, navlositor sau operator în locurile de iernatic special amenajate pentru acest scop.

39. Se consideră nave scoase din exploatare și în parcul rece numai navele care au fost comunicate ANRM de către proprietarii, navlositorii sau operatorii lor.

40. Pentru navele prevăzute la subpct. 38.2-38.3, ANRM va stabili echipajul minim de siguranță în funcție de starea navei și locul de staționare.

41. Pentru navele prevăzute la subpct. 38.4, se va stabili echipajul minim de siguranță, în conformitate cu instrucțiunile pentru organizarea iernaticelor aprobate de către ANRM.

Capitolul VIII. Nave în staționare

42. Pe timpul staționării în porturi a navelor, serviciul de supraveghere și siguranță va fi asigurat de minim un marinar sau un mecanic.

43. Pe timpul staționării în porturi a navelor, serviciul de supraveghere și siguranță poate fi asigurat și de personalul pontonului la care sunt asigurate navele, cu condiția ca nava să fie predată personalului de la ponton, pe bază de proces verbal.

44. În cazul în care navele staționează grupat (grupul poate fi format din maxim 4 nave), serviciul de supraveghere și siguranță poate fi asigurat de un marinar pentru fiecare grup, iar în cazul când un grup este legat de ponton, serviciul de supraveghere și siguranță poate fi asigurat de către personalul pontonului, cu condiția ca grupul să fie predat personalului de la ponton, pe bază de proces-verbal.

Capitolul IX. Cerințe de echipament pentru simplificarea compoziției minime de echipare

45. Compoziția minimă a echipajului navelor autopropulsate poate fi simplificată dacă echipamentul navelor îndeplinește următoarele cerințe:

45.1. Instalațiile de propulsie trebuie să fie de așa natură încât să permită modificarea vitezei și inversării sensului de marș din postul de comandă. Mașinile auxiliare, necesare marșului navei, trebuie să poată fi puse în funcțiune și oprite din postul de comandă, în afară de cazul în care ele funcționează în regim automat, fără întrerupere, pe parcursul fiecărei voiaj;

45.2. Nivelurile critice pentru parametrii echipamentului:

45.2.1. ale temperaturii apei de răcire la motoarele și mecanismelor principale;

45.2.2. ale presiunii uleiului de ungere la motoarele principale și a mecanismelor de transmisie;

45.2.3. ale presiunii uleiului și a aerului pentru dispozitivele de inversare a motoarelor principale, ale mecanismelor reductoare/inversoare sau elicelor;

45.2.4. apariția și nivelul apei în camera motoarelor (nivelului santinei);

45.2.5. Semnalele de avertizare sonore trebuie să fie semnalizate de dispozitive care declanșează în timonerie semnale de alarmă sonore și optice. Semnalele de alarmă acustice pot fi reunite într-un singur aparat de sonorizare. Semnalele de alarmă optice trebuie să indice problema constatată și nu trebuie să fie anulate decât atunci când respectivele probleme au fost eliminate.

- 45.3. Alimentarea cu carburant și răcirea motoarelor principale trebuie să fie automatizată.
- 45.4. Guvernarea trebuie să fie făcută de o persoană, fără un efort special, chiar la pescajul maxim autorizat.
- 45.5. Emiterea de semnale optice și sonore, obligatorii conform HG 115/2025 pentru aprobarea Regulamentului privind navigația pe căile navigabile interioare și navigația pe fluviul Dunărea, să poată fi făcută din postul de comandă.
- 45.6. Dacă nu este posibilă comunicarea directă între postul de comandă cu prova navei, pupa navei, compartimente interioare și sala mașini, trebuie prevăzut un mijloc fonic. Pentru sala mașini, legătura fonică poate fi înlocuită cu semnale optice și acustice.
- 45.7. Un membru al echipajului va putea să lanseze barca de salvare într-un timp rezonabil.
- 45.8. Nava trebuie să fie echipată cu un reflector rotativ acționat de la postul de comandă a navei.
- 45.9. Efortul necesar pentru manevrarea manivelor și dispozitivelor pivotante, analoage mașinilor de ridicat, nu necesită mai mult de 16 kg de forță.
- 45.10. Vinciurile de remorcare menționate în certificate trebuie să fie motorizate.
- 45.11. Pompele de santină și pompele de spălare a punții trebuie să fie motorizate.
- 45.12. Aparatele principale de comandă și control trebuie să fie dispuse ergonomic.
- 45.13. Gestionarea echipamentelor necesare care asigură o manevrabilitate suficientă a navei trebuie să poată fi controlată de la postul de comandă.
- 45.14. Nava trebuie să fie echipată cu un radiotelefon în unde metrice, pentru comunicații navă - navă și informare nautică.

Capitolul X. Aptitudinile fizice ale echipajului

46. Toți membrii echipajului navelor sunt supuși unui examen medical periodic înainte de angajare și la locul de muncă și prezintă proprietarului (operatorului) navei navigabile interioare un certificat medical.
47. Membrii de echipaj sunt obligați să dețină la bordul navei un certificat medical.
48. Membrii de echipaj vor fi supuși examinării medicale o dată la 5 (cinci) ani.
49. Proprietarul, navlositorul sau operatorul navei are dreptul de a trimite o examinare medicală de urgență membrului echipajului, care va indica cauza.

Capitolul XI. Dispoziții finale

50. Proprietarul, navlositorul sau operatorul și comandantul navei oferă noilor membri ai echipajului oportunitatea și timpul de a se familiariza cu echipamentul, operațiunile și procedurile de întreținere a navelor, pentru a le permite să își îndeplinească sarcinile la bordul navelor.
51. Proprietarul, navlositorul sau operatorul și comandantul navei sunt responsabili pentru compoziția corespunzătoare a echipajului navei.
52. Fiecare navă care face obiectul prezentelor norme trebuie să țină o evidență a activităților și a parametrilor de funcționare a navei, a modului de lucru al echipajului și de repaus. În timpul călătoriei, în jurnalul de bord se înregistrează detalii despre începutul și sfârșitul perioadelor

de odihnă ale fiecărui membru al echipajului. Atunci când se modifică regimul de exploatare al unei nave, înregistrările din jurnalul de bord se fac pe o nouă pagină.

53. Regulile cu privire la eliberarea, forma și conținutul jurnalului de bord al navei de navigație interioară se aprobă de către ANRM.

54. Încălcarea prevederilor prezentului Regulament se sancționează conform Codului contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008.

Anexa nr. 1
la Regulamentul privind procedurile de determinare a echipajului minim
echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară
care arborează pavilionul Republicii Moldova

Ghid pentru stabilirea echipajului minim al navelor

1. Echipajul minim al navelor autopropulsate cuprinde:

Nr.	Lungimea navei	Membrii de echipaj	Numărul membrilor de echipaj pentru modul de exploatare și echipamentul standard		
			A1	A2	B
1	L ≤ 70	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 - - 1 - 1	2 - - - - 1	2 - - 2 - 1
2	70 < L ≤ 86	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 - 1 - - 1	2 - - 1 - 1	2 - - 2 ¹⁾ - 1
3	L > 86	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 1 - 1 - 1	2 - - 2 ¹⁾ - 1	2 1 - 2 ²⁾ - 1

¹⁾ Unul din marinari poate fi înlocuit cu un marinar stagiar sau mecanic stagiar.

²⁾ ANRM poate aproba o calificare inferioară pentru unul din marinari în baza justificărilor armatorului navei privind voiajele de linie.

2. Echipajul minim al împingătoarelor și remorcherelor (cu și fără remorcă), convoaielor rigide și alte formațiuni rigide cuprinde:

Nr.	Lungimea navei	Membrii de echipaj	Numărul membrilor de echipaj pentru modul de exploatare și echipamentul standard		
			A1	A2	B
1	împingător + 1 barja ³⁾ sau formație în cuplu de dimensiuni L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 1 - 1 - -	2 - - 2 ¹⁾ - -	2 1 - 2 ^{4), 5)} - -
2	împingător + 2 barje ³⁾ sau nava autopropulsată + 1 barja ³⁾	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 1 - 2 ¹⁾ - -	2 - - 3 ¹⁾ - -	2 1 - 2 ^{1), 4)} - 1 ⁵⁾

3	împingător + 3 sau 4 barje ³⁾ sau nava autopropulsată + 2 sau 3 barje ³⁾	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic(ofițer mecanic fluvial)	1 1 - 2 - 1	2 - - 3 ¹⁾ - 1	2 1 - 3 ^{1), 4), 5)} - 1
4	împingător + mai mult de 4 barje ³⁾	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic(ofițer mecanic fluvial)	1 1 - 3 - 1	2 - - 4 ^{1), 4)} - 1	2 1 - 4 ^{1), 4), 5)} - 1

³⁾ Barjă - barja de tip Europa II sau echivalentele sale, în lungime maximă de 76,5 m.

1 barjă = două sau mai multe barje cuplate, cu o lungime totală ce nu depășește 76,5 m și o lățime totală ce nu depășește 15 m.

⁴⁾ ANRM poate aproba o calificare inferioară pentru unul din marinari.

⁵⁾ În cazul în care un timonier fluvial este înlocuit cu un conducător adăugător echipajului, atunci un marinar poate fi omis, sau înlocuit cu un marinar stagiar sau mecanic stagiar.

2.1. ANRM poate să prevadă un echipaj minim obligatoriu diferit pentru convoaie cu o lungime maximă de 86 m și o lățime de 15 m.

2.2. Șlepurile sunt asimilate barjelor.

2.3. Barjele cu lungimi mai mici sau egale cu 89,0 m sunt asimilate barjelor de tip Europa II.

3. Echipajul minim al navelor de pasageri, care efectuează curse de zi, altele decât navele cu cabine, cuprinde:

Nr.	Lungimea navei	Membrii de echipaj	Numărul membrilor de echipaj pentru modul de exploatare și echipamentul standard		
			A1	A2	B
1	până la 75 pasageri	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 ⁷ - - 1 - -	1 ⁷ 1 - 1 - -	2 ⁷ - - 2 - -
2	de la 76 la 250 pasageri	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic(ofițer mecanic fluvial)	1 ⁷ 1 - - - 1	2 - - 1 ¹⁾ - 1	2 - - 2 ¹⁾ - 2
3	de la 251 la 600 pasageri	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic(ofițer mecanic fluvial)	1 - 1 1 - 1	2 - - 2 ¹⁾ - 1	3 - - 2 ¹⁾ - 1
4	de la 601 la 1000 pasageri	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic(șef mecanic fluvial)	1 1 - 2 1 1	2 - - 2 - 2	3 - - 2 - 2

5	peste 1000 pasageri	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic (șef mecanic fluvial)	2 - - 3 ⁶ 1 1	2 - - 4 - 2	3 - - 4 1 2
---	---------------------	---	---	----------------------------	----------------------------

6) ANRM poate aproba o calificare inferioară pentru unul din marinari.

7) Pentru lacurile navigabile, în modul de lucru A1, pe funcția de conducător de navă se poate folosi un timonier fluvial cu vechime de minimum 4 ani pe funcție.

4. Echipajul minim al navelor de croazieră cu cabine cuprinde:

Nr.	Număr paturi	Membrii de echipaj	Numărul membrilor de echipaj pentru modul de exploatare și echipamentul standard		
			A1	A2	B
1	până la 50 paturi	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 - 1 - - 1	2 - - 1 - - 1	3 - - 1 - - 1
2	de la 51 la 100 paturi	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic(ofițer mecanic fluvial)	1 1 - 1 ¹⁾ - 1	2 - - 1 - 1	3 - - 1 - - 1
3	peste 100 paturi	conducător timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic(ofițer mecanic fluvial)	1 1 - 2 - 1	2 - - 3 - 1	3 - - 3 - - 1

Echipajul navelor, atunci când echipamentul standard prevăzut la pct.45 la regulamentul este incomplet

5. Dacă echipamentul unei nave autopropulsată, unui împingător, unui convoi împins, al unei formații rigide sau al unei nave de pasageri nu corespunde echipamentului standard prevăzut la pct.45 din regulamentul, echipajul minim prevăzut la pct.1, 2 și 3 la prezenta anexă, trebuie mărit cu un marinar, în modurile de exploatare A1 și A2 și cu doi marinari pentru modul de exploatare B.

6. Pe lângă aceasta, dacă nu este îndeplinită una sau mai multe din prevederile subpct.45.1-45.4 la regulamentul, atunci:

- 9.1. marinarul prevăzut, trebuie să fie înlocuit de un mecanic, pentru modurile de exploatare A1 și A2; și
- 9.2. cei doi marinari prevăzuți, trebuie înlocuiți de doi mecanici pentru modul de exploatare B.

7. Echipajul minim de siguranță pentru alte tipuri de nave, altele decât cele de la pct. 1, 2 și 3 la prezenta anexă și care navigă numai pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova:

Tipul navei	Funcțiile membrilor de echipaj	Numărul membrilor de echipaj pentru un schimb de lucru
I.- AUTOPROPULSATE		
Șalupe și bac motor	conducător șalupă fluvială șef de echipaj fluvial	1 -

1.1. Șalupe de navigație interioară ^{1), 2)}	marinar marinar stagiar mecanic	- - -
1.2. Șalupe de stins incendiu	conducător șalupă fluvială ⁴⁾ șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 - - 1 -
1.3 nave de transport autopropulsate tip bac motor cu $L \leq 20 \text{ m}^{6)}$	conducător șalupă fluvială șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic stagiar	1 - - - -
Pilotine	Timonier fluvial (ofițer fluvial) șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 - 1 - -
3. Bacuri de traversare	Timonier fluvial (ofițer fluvial) șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic stagiar	1 - - 1 -
3.1. până la 300 tone capacitate		
3.2. peste 300 tone capacitate	Căpitan fluvial Timonier fluvial (ofițer fluvial) șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic stagiar	1 - - 1 - 1
4. Remorchere și împingătoare portuare	Conducător de șalupă fluvială marinar sau mecanic	1 1
4.1 până la 185 kW		
4.2. de la 186 kW până la 800 kW	timonier fluvial marinar stagiar mecanic	1 1 1
4.3 de la 801 kW la 3700 kW	Căpitan fluvial Timonier fluvial (ofițer fluvial) șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic (șef mecanic fluvial)	1 - 1 - 1 1
4.4 peste 3700 kW	Căpitan fluvial Timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic (șef mecanic fluvial)	1 - 1 1 1 1
5. Nave de stins incendiu	Căpitan fluvial Timonier fluvial (ofițer fluvial) șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic (șef mecanic fluvial)	1 - 1 - 1 1
6. Nave de semnalizare	Timonier fluvial (ofițer fluvial) șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 1 1 - 1
7. Nave colectare Reziduuri	Timonier fluvial (ofițer fluvial) șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 - - - 1
	Căpitan fluvial	1

8. Drage	Timonier fluvial marinar marinar stagiar mecanic	1 - 1 1
9. Șalande	Timonier fluvial (ofițer fluvial) șef de echipaj fluvial	1 -
9.1. până la 500 m.c.	marinar marinar stagiar mecanic	- - 1
9.2. peste 500 m.c.	Timonier fluvial (ofițer fluvial) șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic ⁴⁾	1 - 1 - 1
10. Tancuri petroliere sau chimice și nave de bunkeraj	Timonier fluvial mecanic	1 1
10.1 până la 500t		
10.2 de la 501 t la 1000 t	căpitan fluvial marinar stagiar mecanic	1 1 1
10.3 peste 1000 t	căpitan fluvial mecanic (șef mecanic fluvial) marinar	1 1 1
II.- NEPROPULSATE		
11. Tancuri și barje petroliere sau chimice	căpitan fluvial timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar ⁴⁾ sau mecanic ⁴⁾ marinar stagiar	- - - 1 -
12. Pontoane dormitor	căpitan fluvial timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	- - - - 1 -
13. Drage	căpitan fluvial timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	- - - 1 - -
14. Șalande	căpitan fluvial timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	- - - 1 - -
15. Bacuri și poduri plutitoare de traversare	căpitan fluvial timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar marinar stagiar mecanic	- - - 1 - -
16. Macarale plutitoare	căpitan fluvial timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar ⁴⁾ marinar stagiar mecanic	- - - 1 - 1
17. Instalații pe corp plutitor ³⁾	căpitan fluvial timonier fluvial șef de echipaj fluvial marinar ⁴⁾ marinar stagiar	- - - 1 -

	mecanic	-
18. Docuri plutitoare ⁵⁾	căpitan fluvial	1
	timonier fluvial	-
	șef de echipaj fluvial	-
	marinar ⁴⁾	1
	marinar stagiar	-
	mecanic (șef mecanic fluvial)	1

Notă:

¹⁾ Sunt incluse șalupele cu jet, cu aripi imerse, de inspecție, precum și cele folosite pentru control, pază, asistență tehnică, de pescuit și alte asemenea, șalupe remorcher și pilotine.

²⁾ Pot remorca sau duce în cuplu o unitate cu o lungime maximă de 30 m, dacă această mențiune este înscrisă în certificatul tehnic de navigație interioară.

³⁾ Sunt incluse instalațiile plutitoare de extragere balast, excavatoarele, graiferele, elevatoarele, deroșezele, sonetele și altele asemenea.

⁴⁾ Se cere minim doi ani vechime.

⁵⁾ Docuri plutitoare:

a) Pentru un doc plutitor serviciul de supraveghere și siguranță pe un schimb de lucru se asigură de către un marinar;

b) Atunci când se constituie o formațiune de două sau trei docuri plutitoare serviciul de supraveghere și siguranță pe un schimb de lucru pentru întreaga formațiune de docuri, va fi asigurat de un marinar și un motorist cu minim 2 ani vechime;

c) operațiunile de urcare sau coborâre de pe doc sau de pe docurile din formație a navelor se asigură de către un căpitan fluvial și un șef mecanic fluvial.

⁶⁾ Pot remorca sau duce în cuplu maxim două unități. Convoiul va avea lungimea max. de 86 m și o lățime ce nu depășește 15 m, caz în care echipajul minim se suplimentează cu un marinar sau mecanic.

8. Durata unui schimb de lucru nu va fi mai mare de 12 ore.

9. Navelor de la acest punct nu li se aplică prevederile capitolului V, VI, VII și X al anexei nr.1 la prezenta instrucțiune.

Anexa nr. 2

la Regulamentul privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova

Cerere privind încadrarea navei de navigație interioară cu echipaj minim de siguranță
Заявка относительно определения судна внутреннего плавания с минимальным экипажем безопасности
Anfrage bezüglich des Mindestbesatzungszeugnisses des Schiffes

Numele Navei <i>Название судна / Schiffsname</i>	IMO/EU Nr. <i>IMO/EU No.</i>	Portul de înregistrare <i>Port d'attache/Eintragungshafen</i>
Nr. oficial de înregistrare <i>№. регистраций / Amtliche Nummer</i>	Tonajul <i>Тоннаж / Raumgehalt</i>	Semnal apel <i>Позывной сигнал / Rufzeichen</i>
Sala mașinilor nesupravegheată periodic <i>Периодически необслуживаемое машинное пространство / Regelmäßig unbeaufsichtigter Maschinenraum</i>	Puterea motoarelor (kW) <i>Мощность машин / Motorleistung</i>	Sectorul de navigație <i>Район плавания / Schifffahrtsektor I</i>

Nava este considerată ca navigând în condiții de siguranță deplină, dacă echipajul minim de siguranță este în conformitate cu cel din prezenta cerere.

Судно считается находящимся в полной безопасности, если минимальный состав экипажа соответствует требованиям этого заявления. / Ein Schiff ist in völliger Sicherheit, wenn die Mindestbesatzung den Anforderungen dieser Erklärung entspricht.

ECHIPAJUL MINIM AL NAVEI <i>Минимальный состав экипажа судна / Die Mindestbesatzung des Schiffes</i>	MOD DE EXPLOATARE <i>Режим эксплуатации / Betriebsform</i>		
	A1	A2	B
Conducator (capitan fluvial categ.A sau B sau tim fluvial) <i>Судоводитель (речной капитан категории А или В или рулевой) / Schiffsfuhrer</i>			
Timonier fluvial (Ofiter fluvial) <i>Рулевой (Речной Офицер) / Steurmann (Offizieraufdeck)</i>			
Sef de echipaj fluvial <i>Боцман речных судов / Bootsmann</i>			
Conducator de salupa fluviala <i>Судоводитель прогулочного судна / Schaluppenfuhrer</i>			
Marinar <i>Матрос / Matrose</i>			
Marinar stagiar <i>Матрос-Ученик / Leichtmatrose</i>			
Sef mecanic fluvial <i>Главный механик речной / Chefmechaniker</i>			
Mecanic (Ofiter, Motorist) <i>Механик (Офицер, Моторист) / Maschinist (Offiziermechaniker, Motorenwart)</i>			
Mecanic stagiar <i>Механик-Ученик / Leichtmaschinist</i>			
Observații și condiții particulare / Примечания и особые условия / Bemerkungen und besondere Auflagen			

Date despre Operator <i>Данные оператора / Daten Schiffsbetreiber</i>			
Numele Companiei de Operator <i>Наименование операторской компании / Der Name der Betreiberfirma</i>	Adresa Companiei de Operare <i>Адрес операторской компании / Die Adresse der Betreibergesellschaft</i>	Date de Contact <i>Контактные данные / Kontaktdaten</i>	
		Telefon/Mobil Nr. <i>Телефон / Мобильный / Telefon / Handynummer</i>	
		Fax Nr. <i>Факс № / Fax No.</i>	
		Adresa de email <i>Электронная почта / Email adress</i>	
		Persoana de contact <i>Контактное лицо / Kontaktperson</i>	

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

Примечание: Настоящим подтверждаю, что вся информация, предоставленная мной в этом заявлении, является правильной.

Hinweis: Hiermit bestätige ich, dass alle von mir in diesem Antrag gemachten Angaben korrekt sind.

Data Cererii

Дата Заявления

Das Datum der Anfrage _____

Semnătura solicitantului

Подпись заявителя

Unterschrift des antragstellers _____



REPUBLICA MOLDOVA
РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА / REPUBLIK MOLDAWIEN

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII
МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИКИ И ИНФРАСТРУКТУРЫ / MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND INFRASTRUKTUR

AGENȚIA NAVALĂ A REPUBLICII MOLDOVA
АГЕНТСТВО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА / DIE MARINEAGENTUR DER REPUBLIK MOLDAU

CERTIFICAT PRIVIND ÎNCADRAREA NAVEI CU ECHIPAJ MINIM DE SIGURANȚĂ
СЕРТИФИКАТ ОТНОСИТЕЛЬНО ОПРЕДЕЛЕНИЯ СУДНА С МИНИМАЛЬНЫМ ЭКИПАЖЕМ БЕЗОПАСНОСТИ / BESCHEINIGUNGSSCHEIN
FÜR DIE SCHIFFEINSTELLUNG MIT MINDESTSICHERHEITBESATZUNG
Nr./.....

Numele Navei <i>Название судна / Schiffsname</i>	IMO/EU Nr. <i>IMO/EU No.</i>	Portul de înregistrare <i>Port d'attache/Eintragungshafen</i>
Nr. oficial de înregistrare <i>№. регистраций / Amtliche Nummer</i>	Tonajul <i>Тоннаж / Raumgehalt</i>	Semnal apel <i>Позывной сигнал / Rufzeichen</i>
Sala mașinilor nesupraveheată periodic <i>Периодически необслуживаемое машинное пространство / Regelmäßig unbeaufsichtigter Maschinenraum</i>	Puterea motoarelor (kW) <i>Мощность машин / Motorleistung</i>	Sectorul de navigație <i>Район плавания / Schifffahrtsektor I</i>

Nava este considerată ca navigând în condiții de siguranță deplină, dacă echipajul minim de siguranță este în conformitate cu cel din prezentul certificat.

Судно считается находящимся в полной безопасности, если минимальный состав экипажа соответствует требованиям этого сертификата. / Ist das Schiff geeignet für die Schifffahrt in ganzen Sicherheitsbedingungen, wenn die Mindestsicherheitsbesatzung zu diesem Bescheinigungsschein stimmt.

ECHIPAJUL MINIM AL NAVEI <i>Минимальный состав экипажа судна Die Mindestbesatzung des Schiffes</i>	MOD DE EXPLOATARE <i>Режим эксплуатации / Betriebsform</i>		
	A1	A2	B
Conducator (capitan fluvial categ. A sau B sau tim fluvial) <i>Судоводитель (речной капитан категории А или В или рулевой) / Schiffsfuhrer</i>			
Timonier fluvial (Ofiter fluvial) <i>Рулевой (Речной Офицер) / Steurmann (Offizieraufdeck)</i>			
Sef de echipaj fluvial <i>Боцман речных судов / Bootsmann</i>			
Conducator de salupa fluviala <i>Судоводитель прогулочного судна / Schaluppenfuhrer</i>			
Marinar <i>Матрос / Matrose</i>			
Marinar stagiar <i>Матрос-Ученик / Leichtmatrose</i>			
Sef mecanic fluvial <i>Главный механик речной / Chefmechaniker</i>			
Mecanic (Ofiter, Motorist) <i>Механик (Офицер Моторист) / Maschinist (Offiziermechaniker, Motorenwart)</i>			
Mecanic stagiar <i>Механик-Ученик / Leichtmaschinist</i>			
Observații și condiții particulare / Примечания и особые условия / Bemerkungen und besondere Auflagen			

Schimbarea sectorului de navigație, a caracteristicilor navei, echipamentelor standard, ori a modului de exploatare, altele decât cele înscrise în prezentul certificat, impune revizuirea încadrării navei cu echipaj minim de siguranță.

Изменение района плавания, характеристик судна, стандартного оборудования или режима работы, помимо тех, которые включены в этот сертификат, требует пересмотра определения судна с минимальным экипажем безопасности.

Der Wechsel des Schifffahrtsektors, der Schiffeigenschaften, der Ausrüstung oder der Betriebsform, andere als diese hier eingetragen, fordert die Überprüfung der Schiffeinstellung mit Mindestsicherheitsbesatzung.

Data emiterii <i>Дата / Datum</i>	
Valabil pînă la <i>Действует до / Gültig bis</i>	

Persoana împuternicită

Semnătura și ștampila

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova

1.	Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
	Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova în calitatea sa de autoritate competentă în domeniul siguranței navigației pe căile navigabile interioare.
2.	Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Elaborarea proiectului Hotărârii de Guvern este fundamentată pe prevederile art. 3 alin. (2) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, care împuternicesc Guvernul să aprobe reglementări tehnice în domeniul navigației interioare și proceduri aplicabile navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova. De asemenea, proiectul este elaborat în temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, care stabilește competența Guvernului de a aproba acte normative pentru organizarea executării legilor, precum și în baza art. 4¹ alin. (4) din Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, având în vedere că procedura de eliberare, suspendare, reperfectare și retragere a certificatului pentru echipajul minim de siguranță se efectuează prin intermediul SIA GEAP. Totodată, sursa principală a intervenției normative o constituie necesitatea implementării Hotărârii celei de-a 68-a sesiuni a Comisiei Dunării din 15 mai 2007 (doc. CD/SES 68/7), prin care au fost aprobate „Recomandările privind reglementările tehnice pentru navele de navigație interioară”, document internațional cu caracter obligatoriu pentru statele membre ale Comisiei Dunării și care stabilește standardele minime în materie de determinare a echipajului minim de siguranță pentru navele de navigație interioară. Prezentul proiect transpune și adaptează aceste reglementări tehnice la cadrul normativ național, asigurând aplicarea uniformă a acestora pentru navele care arborează pavilionul Republicii Moldova. Republica Moldova este parte la Comisia Dunării în baza hotărârii Parlamentului nr.89/1998 pentru ratificarea Protocolului adițional la Convenția despre regimul navigației pe Dunăre, care stabilește regulile de navigație pe Dunăre și căile navigabile interne ale statelor membre și a cerințelor tehnice de navigație în siguranță și securitate a navelor de navigație internă.
2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

În prezent, cadrul normativ național aplicabil navigației pe căile navigabile interioare nu conține proceduri detaliate și uniforme pentru determinarea echipajului minim de siguranță pentru navele care arborează pavilionul Republicii Moldova. Deși Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern stabilește obligații generale referitoare la cerințele tehnice și de siguranță în navigație, aceasta nu reglementează mecanismele tehnico-administrative necesare pentru evaluarea compoziției echipajelor, pentru emiterea certificatelor aferente și pentru supravegherea modurilor de exploatare a navelor.

Lipsa unui Regulament specializat generează neuniformitate în aplicarea standardelor internaționale ale Comisiei Dunării, în special a Recomandărilor adoptate prin Hotărârea SES 68/7/2007 privind reglementările tehnice pentru navele de navigație interioară. În absența transpunerii acestora, operatorii, proprietarii și autoritatea competentă (ANRM) nu dispun de criterii clare, cuantificabile și previzibile pentru stabilirea compoziției echipajului minim, pentru evaluarea nivelului de automatizare a navei, pentru determinarea modurilor de exploatare, a timpilor de odihnă, a supravegherii în staționare și a altor factori tehnici esențiali pentru siguranța navigației.

În prezent, în Registrul de Stat al navelor sunt înregistrate **66** de nave de navigație interioară care navigă pe căile navigabile internaționale ale Republicii Moldova, precum și cu drept de a naviga pe fluviul Dunăre, dintre care **29 sunt nave auto-propulsate** care necesită să fie certificate conform reglementărilor naționale și internaționale privind echipajul minim de navigație în siguranță.

Situația existentă determină riscuri operaționale crescute, inclusiv:

- neconcordanțe între nivelul de încărcare operațională a echipajelor și complexitatea proceselor de navigație;
- insuficiența reglementării timpilor de odihnă și a modurilor de exploatare (A1, A2, B), ceea ce poate afecta direct securitatea personalului navigant și siguranța traficului;
- imposibilitatea verificării standardizate a criteriilor tehnice legate de echipamentele navelor, care ar permite simplificarea echipajului minim în condiții de siguranță;
- dificultăți în aplicarea unor proceduri administrative unitare privind eliberarea, reperfectarea, suspendarea și retragerea certificatului de echipaj minim de siguranță.

Totodată, cadrul legal actual nu reglementează folosirea sistemului electronic SIA GEAP pentru procesarea cererilor privind certificarea echipajelor, deși Legea nr. 160/2011 impune utilizarea mecanismelor electronice unice în procesul de autorizare. Această lacună afectează eficiența administrativă, trasabilitatea și transparența procesului de certificare.

De asemenea, legislația națională nu conține dispoziții privind:

- stabilirea echipajelor minime în situații particulare (conducere prin radar, transportul mărfurilor periculoase, modificări structurale sau tehnice ale navei);

	• obligațiile detaliate ale operatorului privind controlul intern al respectării timpilor de muncă și odihnă; • cerințele tehnice minime pentru dotările obligatorii ale navelor (alarme, sisteme de control, mijloace de guvernare, instalații auxiliare ș.a.); • regimul navelor în staționare, parcul rece, iernatic și consecințele asupra echipajului minim necesar. Reglementarea propusă soluționează aceste probleme prin instituirea unui mecanism detaliat, unitar și predictibil pentru determinarea echipajului minim de siguranță, în conformitate atât cu legislația națională, cât și cu standardele internaționale aplicabile în domeniul navigației pe căile navigabile interioare.
3.	Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	Proiectul Hotărârii de Guvern prevede aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova. Prin adoptarea acestui act normativ sunt instituite reguli tehnice și administrative exhaustive, care asigură aplicarea standardelor internaționale emise de Comisia Dunării și creează un cadru național coerent pentru certificarea echipajelor și pentru supravegherea siguranței navigației pe căile navigabile interioare. Principalele prevederi ale proiectului sunt următoarele: 1) Instituirea procedurii uniforme de eliberare, suspendare, reperfectare și retragere a certificatului de echipaj minim de siguranță Regulamentul reglementează în mod complet procesul de certificare a echipajului minim, stabilind: • subiecții îndreptățiți să solicite certificatul (proprietar, operator, navlositor); • utilizarea obligatorie a platformei electronice SIA GEAP pentru depunerea cererilor și emiterea deciziilor; • perioada maximă de valabilitate a certificatului (1 an); • cazurile de refuz, suspendare și revocare a certificatului, inclusiv obligația unui nou certificat în cazul modificării caracteristicilor navei sau a condițiilor de exploatare. 2) Definirea criteriilor tehnice și operaționale pentru stabilirea compoziției echipajului minim ANRM este împuternicită să determine compoziția minimă necesară a echipajului, în baza evaluării: • tipului navei, lungimii, caracteristicilor constructive și echipamentului de bord; • nivelului de automatizare și performanței tehnice; • zonei de navigație și intensității traficului; • tipului de mărfuri transportate, inclusiv cazurile speciale privind mărfurile periculoase; • duratei serviciului la bord și factorilor asociați oboselii echipajului;

- obligațiilor de operare și întreținere ale membrilor echipajului.

Aceste criterii introduc o metodologie standardizată și predictibilă în determinarea echipajului minim.

3) Reglementarea compoziției echipajelor în funcție de tipul și dimensiunea navei

Anexa nr. 1 conține tabele detaliate care stabilesc numărul minim necesar de membri ai echipajului pentru:

- nave autopropulsate (în funcție de intervale de lungime),
- împingătoare, remorchere și convoaie rigide,
- nave de pasageri (cu distingerea curselor de zi și a navelor cu cabine),
- nave de croazieră,
- tipuri speciale de nave (șalupe, pilotine, bacuri, nave de stins incendii, drage, tancuri petroliere, instalații plutitoare etc.).

Această anexă reprezintă o noutate majoră pentru cadrul național, asigurând uniformizarea standardelor tehnice aplicabile tuturor categoriilor de nave și o ghidare în procesul de formare a compoziției echipajului minim la bordul unei nave.

4) Introducerea modurilor de exploatare și a timpilor minimi de odihnă

Regulamentul instituie trei moduri de exploatare (A1, A2, B), definite în raport cu durata maximă admisă de navigație într-un interval de 24 ore. Pentru fiecare mod sunt stabilite:

- perioadele minime de odihnă neîntreruptă,
- condițiile de utilizare a tahografului,
- restricțiile privind navigația pe timp de noapte în absența acestuia,
- obligațiile operatorului de monitorizare periodică a respectării timpilor de muncă și odihnă.

Aceste prevederi consolidează siguranța navigației și protecția personalului navigant.

5) Stabilirea regulilor pentru schimbarea modului de exploatare

Regulamentul introduce condiții stricte pentru trecerea de la un mod de exploatare la altul, incluzând:

- înlocuirea integrală a echipajului sau
- asigurarea prealabilă a unor perioade minime de odihnă pentru membrii echipajului implicați.

Aceste reguli previn supraîncărcarea echipajelor și creează un cadru operațional controlat.

6) Reglementarea regimului navelor în staționare, parcul rece și iernatic

Pentru situațiile de staționare în porturi sau în grupuri, Regulamentul stabilește:

- numărul minim necesar de personal pentru supraveghere,
- posibilitatea asigurării supravegherii de către personalul pontonului,
- criteriile pentru stabilirea echipajului minim în situațiile de parcul rece și iernatic.

7) Introducerea cerințelor tehnice pentru simplificarea echipajului minim

Regulamentul prevede în mod detaliat condițiile tehnice pe care navele trebuie să le îndeplinească pentru a beneficia de o reducere a echipajului minim:

	• automatizarea funcțiilor esențiale ale motorului, • sisteme de avertizare acustică și optică, • posibilitatea guvernării de către o singură persoană, • dotarea cu mijloace fonice și echipamente de iluminare și comunicații, • instalații motorizate pentru manevre de bord. Acestea stimulează modernizarea flotei și crește eficiența operațională. 8) Reglementarea aptitudinilor fizice ale echipajului Regulamentul introduce: • obligativitatea examenelor medicale periodice, • prezentarea certificatului medical valabil la bord, • posibilitatea dispunerii unei examinări medicale urgente de către operator. 9) Stabilirea responsabilităților operatorilor și conducătorilor de navă Proiectul instituie obligații privind: • familiarizarea personalului nou cu echipamentele și procedurile, • ținerea jurnalului de bord și evidența perioadelor de muncă și odihnă, • respectarea componenței echipajului stabilite prin certificatul emis de ANRM. 10) Introducerea unui regim sancționator coerent Încălcarea prevederilor regulamentului se sancționează în conformitate cu Codul contravențional al Republicii Moldova, consolidând disciplina operațională și siguranța navigației. Prin urmare, proiectul introduce o serie de noutăți substanțiale, printre care: • transpunerea standardelor Comisiei Dunării privind stabilirea echipajelor minime; • reglementarea detaliată a modurilor de exploatare și a timpilor de odihnă; • utilizarea obligatorie a SIA GEAP pentru gestionarea certificatelor; • definirea criteriilor tehnice pentru echiparea navelor și pentru reducerea echipajului minim; • standardizarea compoziției echipajelor pentru toate tipurile de nave, inclusiv nave speciale și formațiuni rigide; • instituirea unei proceduri clare de revocare, suspendare sau modificare a certificatului în funcție de schimbările tehnice sau operaționale ale navei; • introducerea unui sistem coerent de evidență a activităților navei prin jurnalul de bord. Prin aceste elemente, proiectul uniformizează reglementările tehnice aplicabile navigației interioare, contribuind la creșterea siguranței, eficienței și conformității sectorului naval cu standardele internaționale.
3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
	În cadrul procesului de elaborare a proiectului actului normativ au fost avute în vedere mai multe opțiuni posibile de intervenție. Analiza acestora demonstrează că aprobarea unui Regulament distinct, exhaustiv și armonizat cu standardele internaționale

reprezintă singura soluție viabilă și eficientă pentru asigurarea siguranței navigației pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova.

1) Opțiunea menținerii situației existente (non-intervenția normativă)

Această opțiune a fost exclusă deoarece actualul cadru legal nu conține dispoziții tehnice și procedurale privind:

- determinarea echipajului minim de siguranță;
- modul de certificare și revocare a componenței echipajului;
- criteriile de evaluare tehnică a navelor și a nivelului lor de automatizare;
- reglementarea timpilor de odihnă și a modurilor de exploatare (A1, A2, B);
- standardizarea echipajelor pentru diferite tipuri de nave și formațiuni rigide.

Lipsa acestor reglementări generează riscuri semnificative pentru siguranța navigației, neuniformitate în aplicarea standardelor și imposibilitatea autorității competente (ANRM) de a efectua un control eficient și predictibil. Prin urmare, non-intervenția a fost considerată neadecvată.

2) Opțiunea elaborării unor acte normative sectoriale separate pentru diverse categorii de nave

Această soluție ar fi presupus fragmentarea reglementării în mai multe acte distincte, fiecare vizând un anumit tip de navă (autopropulsate, împingătoare, nave de pasageri, nave de croazieră, nave speciale ș.a.).

Această abordare a fost respinsă din următoarele motive:

- ar crea un cadru normativ dispersat și dificil de aplicat în practică;
- ar spori sarcina administrativă asupra ANRM;
- ar împiedica uniformitatea criteriilor tehnice și operaționale;
- ar îngreuna armonizarea completă cu Recomandările Comisiei Dunării, care impun un cadru integrat.

Standardele internaționale prevăzute de Hotărârea Comisiei Dunării SES 68/7/2007 sunt concepute ca un set unitar de reglementări, aplicabile tuturor tipurilor de nave de navigație interioară. Divizarea acestora în acte separate ar fi contrară structurii și logicii documentului internațional.

3) Opțiunea elaborării unor ghiduri sau instrucțiuni interne ale ANRM, fără consacrare prin Hotărâre de Guvern

Această opțiune a fost analizată, dar nu a fost considerată adecvată deoarece:

- autoritatea administrativă nu poate institui prin acte subordonate legii obligații tehnice și procedurale cu caracter general pentru operatori sau proprietari de nave;
- stabilirea echipajului minim de siguranță constituie o reglementare tehnică esențială, care necesită rangul unui act normativ aprobat de Guvern;
- utilizarea SIA GEAP și procedurile privind certificarea echipajelor presupun un temei normativ superior;
- actele interne nu ar putea transpune integral standardele Comisiei Dunării, care solicită un cadru național formal și în același timp obligatoriu.

	4) Opțiunea adoptării unui Regulament mai limitat, fără tabelele tehnice din anexă Excluderea Anexei nr. 1, care cuprinde metodele standardizate de calcul al echipajului minim pentru diferite tipuri de nave, a fost respinsă deoarece: • Recomandările tehnice internaționale impun existența unor standarde minimale uniforme; • tabelele sunt indispensabile pentru determinarea obiectivă și previzibilă a echipajului minim; • lipsa lor ar obliga ANRM să stabilească fiecare caz individual fără un cadru de referință, ceea ce ar genera subiectivism, ineficiență și posibile tratamente neuniforme. În urma analizei opțiunilor, s-a constatat că singura opțiune capabilă să asigure siguranța navigației, conformitatea tehnică și operațională, armonizarea cu standardele internaționale și eficiența administrativă este elaborarea și aprobarea unui Regulament unic, complet și integrat, adoptat prin Hotărâre de Guvern. Reglementarea propusă: • elimină lacunele existente în legislația națională; • introduce criterii clare, obiective și unitare pentru determinarea echipajului minim; • asigură transpunerea corespunzătoare a standardelor Comisiei Dunării; • sporește predictibilitatea și securitatea juridică pentru toți actorii implicați; • contribuie la reducerea riscurilor operaționale și la eficientizarea activității ANRM.
4.	Analiza impactului de reglementare
4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Proiectul are un impact redus asupra sectorului public, limitat preponderent la atribuțiile Agenției Navale a Republicii Moldova, care va asigura evaluarea componenței echipajelor, emiterea certificatelor prin SIA GEAP și controlul respectării normelor de exploatare. Implementarea nu necesită modificarea structurii instituționale și nu generează costuri bugetare suplimentare; se valorifică mecanismele administrative și resursele existente.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Implementarea proiectului nu generează cheltuieli suplimentare asupra bugetului public național. Procedura de eliberare, reperfectare și retragere a certificatelor pentru echipajul minim de siguranță se realizează prin intermediul SIA GEAP, fiind gratuită potrivit Legii nr. 160/2011. Activitățile necesare aplicării Regulamentului sunt acoperite din resursele instituționale existente ale Agenției Navale, fără necesitatea alocării unor mijloace financiare adiționale.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat

	Proiectul generează un impact moderat asupra sectorului privat, în special asupra operatorilor și proprietarilor de nave, care vor trebui să se conformeze cerințelor privind componența echipajului și dotările tehnice ale navelor. Costurile potențiale sunt asociate modernizării echipamentelor navei sau suplimentării personalului, după caz. Aceste costuri sunt însă proporționale cu necesitățile de siguranță în navigație și nu sunt impuse obligații financiare suplimentare prin actul normativ în sine. Standardele privind echipajul minim este obligatoriu la bordul navei, astfel, în micșorarea numărului de echipaj este motiv de reținere a navei în unul din porturile străine de escală sau în timpul navigației acesteia.
4.4.	Impactul social
	Proiectul are un impact social pozitiv, întrucât contribuie la creșterea siguranței navigației și la protecția sănătății personalului navigant prin reglementarea timpilor de odihnă, a modurilor de exploatare și a componenței minime a echipajului. Nu sunt identificate efecte sociale negative și nu sunt afectate grupuri vulnerabile.
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	Nu se aplică.
4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Nu se aplică.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Impact favorabil indirect asupra mediului.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Nu se identifică alte impacturi economice, sociale sau tehnice relevante în afara celor deja descrise. Proiectul nu afectează prețurile, consumatorii, inovarea, digitalizarea sau alte domenii conexe și nu generează obligații suplimentare pentru alte categorii de actori decât cei direct implicați în navigația interioară.
5.	Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	Proiectul nu are ca obiect transpunerea unui act juridic al Uniunii Europene, întrucât domeniul reglementat, procedurile de determinare a echipajului minim pentru navele de navigație interioară, nu face în prezent obiectul unor directive sau regulamente UE cu caracter obligatoriu pentru statele terțe. Cu toate acestea, proiectul se aliniază principiilor generale europene privind siguranța navigației și condițiile de muncă ale personalului navigant.

	Regulamentul propus implementează Recomandările tehnice adoptate de Comisia Dunării prin Hotărârea SES 68/7/2007, document internațional aplicabil statelor membre ale Comisiei Dunării și care constituie standarde tehnice minimale recunoscute la nivel regional. Adaptarea acestor recomandări în legislația națională contribuie la armonizarea sectorului de navigație interioară din Republica Moldova cu practicile și exigențele tehnice utilizate în statele europene riverane Dunării.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	Nu sunt necesare măsuri normative suplimentare pentru armonizarea cu legislația europeană, întrucât proiectul nu depășește standardele internaționale aplicabile și nu introduce reglementări care ar necesita adaptări legislative ulterioare la nivelul acquis-ului UE.
6.	Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
	Proiectul urmează a fi supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe site-ul web oficial al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și pe portalul guvernamental particip.gov.md la următoarea adresă: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16214
7.	Concluziile expertizelor
	Proiectul urmează a fi supus expertizei juridice și anticorupție, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 privind actele normative.
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
	Proiectul nu contravine legislației naționale.
9.	Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
	Implementarea prevederilor hotărârii Guvernului va fi asigurată de către Agenția Navală a Republicii Moldova.

**Viceprim-ministru, ministrul
infrastructurii și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA



Nr. 07-939
din 27.02.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, se solicită înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectului de act al Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile de determinare a echipajului minim echipat în condiții de siguranță pentru navele de navigație interioară care arborează pavilionul Republicii Moldova.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul are drept scop instituirea cadrului normativ necesar pentru stabilirea componenței echipajului minim de siguranță, în funcție de caracteristicile tehnice ale navei, zona și regimul de exploatare, precum și nivelul de automatizare al acesteia. Proiectul este fundament pe prevederile art. 3 alin. (2) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, care împuternicesc Guvernul să aprobe reglementări tehnice în domeniul navigației interioare și proceduri aplicabile navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Neplanificat.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale.

		- Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Iurie Ursu, Șef adjunct, Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval, Tel. 022233617, e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md Vadim Pavalachi, Director-adjunct al Agenției Navale a Republicii Moldova. Tel. 079112123 e-mail: vadim.pavalachi@narm.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului – 19 file, 2. Nota de fundamentare – 9 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

*Ex. Ursu Iurie,
Tel. 022233617
e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md*