



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2026

**pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 342/2024
cu privire la aprobarea Regulamentului privind regimul de muncă al echipajului navei**

În temeiul 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:

Prezenta hotărâre:

- transpune clauza 1 alineatele (2) și (3), clauza 2 literele (a), (b) și (d), clauza 4 prima teză, clauza 5 alineatele (1), (2), (3) și (5), clauza 6 alineatele (1) și (2), clauza 7 alineatul (1), clauza 8 alineatul (2), clauza 9, clauza 10 alineatul (2), clauza 13 punctele 2, 4, 6, 9, 10, 12, 13 și 15 și clauza 16 din anexa la Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 167 din 2 iulie 1999, CELEX: 31999L0063, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009;

- transpune articolul 2 punctele 1-5 din Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 124 din 20 mai 2009, CELEX: 32009L0013;

- transpune articolul 7 alineatul (3) și anexa I din 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, CELEX: 31999L0095.

1. Hotărârea 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) se modifică după cum urmează:

1.1. în hotărâre:**1.1.1. se completează cu clauza de armonizare va avea următorul cuprins:**

„Prezenta hotărâre:

- transpune Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 167 din 2 iulie 1999, CELEX: 31999L0063, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009;

- transpune articolul 2 punctele 1-5 din Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 124 din 20 mai 2009, CELEX: 32009L0013;

- transpune 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, CELEX: 31999L0095.”;

1.2. în Regulament:

1.2.1. clauza de armonizare se exclude;

1.2.2. punctul 1 va avea următorul cuprins:

“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.”;

1.2.3. punctul 3 va avea următorul cuprins:

„3. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele definiții:

armator - proprietarul navei sau o altă persoană fizică ori juridică, precum administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat răspunderea exploataării navei față de proprietarul acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a acceptat să preia toate obligațiile și răspunderile stabilite în sarcina armatorului prin prezentul Regulament, indiferent dacă alte persoane fizice sau juridice îndeplinesc anumite obligații sau răspunderi în numele armatorului;

inspector - 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;

ore de muncă - timpul în care membrului de echipaj i se cere să presteze muncă în beneficiul navei;

ore de odihnă - timpul în afara orelor de muncă, cu excepția pauzelor scurte;

membru de echipaj - persoana care este înrolată pe navă sau care este admisă la muncă la bordul unei nave, indiferent de funcție;

navă - orice navă maritimă care desfășoară operațiuni maritime comerciale, cu excepția navelor de pescuit;

noapte - perioada cuprinsă între orele 22.00 și 7.00;

plângere - 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.”;

1.2.4. se completează cu punctul 3¹ cu următorul cuprins:

„3¹. În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă o navă trebuie considerată navă maritimă sau navă care desfășoară operațiuni maritime comerciale în sensul prezentului Regulament, chestiunea se soluționează de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate.”;

1.2.5. se completează cu punctul 3² cu următorul cuprins:

„3². În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă unele categorii de persoane pot fi considerate membri de echipaj în sensul prezentului Regulament, chestiunea se soluționează de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate. Agenția Navală ține seama de rezoluția celei de-a 94-a sesiuni (maritime) a Conferinței generale a Organizației Internaționale a Muncii privind informarea cu privire la categoriile profesionale.”;

1.2.6. se completează cu punctul 4¹ cu următorul cuprins:

„4¹. Prin derogare de la punctul 4 subpunctul 2) litera a), Agenția Navală are dreptul să autorizeze excepții de la interdicția muncii de noapte a membrilor de echipaj cu vârsta mai mică de 18 ani în următoarele cazuri:

- 1) dacă ar fi afectată formarea eficientă a membrilor de echipaj în cauză, în conformitate cu programele și orarele stabilite; sau
- 2) dacă natura specifică a sarcinii sau un program de formare recunoscut impune ca membrii de echipaj aflați sub incidența excepției să presteze muncă de noapte și dacă Agenția Navală stabilește, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, că munca nu dăunează sănătății sau bunăstării acestora.”;

1.2.7. punctul 6 va avea următorul cuprins:

„6. Fără a aduce atingere punctului 7, durata normală a programului de muncă al echipajului navei:

- 1) cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani, este de șapte ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare;
- 2) cu vârsta mai mare de 18 ani, este de opt ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare.”;

1.2.8. punctul 7 va avea următorul cuprins:

„7. Limitele orelor de muncă sau de odihnă reprezintă:

- 1) ore maxime de muncă, care nu depășesc 12 ore în orice perioadă de 24 de ore; sau
- 2) ore minime de odihnă, care nu sunt mai puține de 12 ore în orice perioadă de 24 de ore.

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.”;

1.2.9. punctul 9 va avea următorul cuprins:

„9. Exercițiile de verificare a echipajului navei și de instruire pentru stingerea incendiilor și de salvare, prevăzute de legislația națională și de instrumentele internaționale la care Republica Moldova este parte, se efectuează astfel încât să se diminueze perturbarea perioadelor de odihnă și să nu provoace oboseală.”;

1.2.10. punctul 11 va avea următorul cuprins:

„11. În cazul în care nu există o convenție colectivă de muncă sau o hotărâre arbitrală ori în cazul în care Agenția Navală stabilește că dispozițiile acestora nu sunt corespunzătoare

în ceea ce privește punctele 9 și 10, Agenția Navală stabilește dispozițiile care asigură membrilor de echipaj în cauză odihna suficientă.”;

1.2.11. la punctul 14, după cuvintele „este în drept” se introduce textul „, 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,”;

1.2.12. punctul 19 va avea următorul cuprins:

„19. Procedurile pentru ținerea la bord a registrului prevăzut la punctul 18 se stabilesc de Agenția Navală. Informațiile se înregistrează în registru zilnic, de comandantul navei sau de persoana împuternicită de comandant.

Armatorii aduc la cunoștința echipajului navei procedurile prevăzute la alineatul întâi și păstrează informațiile înregistrate pe o perioadă de trei ani.”;

1.2.13. punctul 23 va avea următorul cuprins:

„23. Registrul prevăzut la punctul 18 este examinat și vizat de Agenția Navală la intervale corespunzătoare, în vederea monitorizării respectării prevederilor prezentului Regulament care reglementează orele de muncă și orele de odihnă.

La solicitarea Agenției Navale sau a Inspectoratului de Stat al Muncii, armatorul este obligat să transmită registrul spre examinare.”;

1.2.14. punctul 24 va avea următorul cuprins:

„24. Dacă registrul prevăzut la punctul 18 sau alte probe indică încălcări ale prevederilor care reglementează orele de muncă sau orele de odihnă, Agenția Navală ia măsurile necesare pentru a se evita încălcări viitoare, inclusiv, dacă este necesar, revizuieste numărul echipajului minim al navei.”;

1.2.15. la punctul 27, textul „Regulii 1/9” se substituie cu textul „Regulii I/9”;

1.2.16. se completează cu punctul 28¹ cu următorul cuprins:

„28¹. De la cerințele prevăzute la punctele 27 și 28 nu se admit alte excepții decât cele prevăzute la punctele 34 și 35.”;

1.2.17. punctul 30 va avea următorul cuprins:

„30. Fișa de aptitudine medicală este eliberată de un medic calificat corespunzător din cadrul unei instituții medicale publice sau private, iar în cazul unei fișe care privește doar vederea - de o persoană recunoscută de Agenția Navală ca fiind calificată să elibereze o astfel de fișă.

Medicii beneficiază de independență profesională completă în exercitarea aprecierii lor medicale în cadrul examenului medical.”;

1.2.18. punctul 33 va avea următorul cuprins:

„33. În afara cazului în care natura sarcinilor specifice îndeplinite de membrul de echipaj respectiv sau dispozițiile STCW 78 prevăd o perioadă mai scurtă:

1) fișa de aptitudine medicală este valabilă pentru o perioadă de maximum doi ani, cu excepția cazului în care membrul de echipaj are vârsta mai mică de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an;

2) fișa de aptitudine medicală a vederii cromatice normale este valabilă pentru o perioadă de maximum șase ani.”;

1.2.19. la punctul 34 subpunctul 1), textul „perioada confirmării brevetului” se substituie cu textul „perioada autorizării”;

1.2.20. punctul 36 va avea următorul cuprins:

„36. Fișele de aptitudine medicală pentru membrii de echipaj care lucrează pe nave ce efectuează de obicei transporturi internaționale se emit cel puțin în limba engleză.”;

1.2.21. punctul 37 va avea următorul cuprins:

„37. Membrii de echipaj se supun periodic examenelor medicale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 146/2026 cu privire la supravegherea sănătății lucrătorilor.

Examenul medical în baza căruia se eliberează fișa de aptitudine medicală este gratuit pentru membrul de echipaj și se efectuează cu respectarea principiului confidențialității medicale.

Natura examenului medical și detaliile care se includ în fișa de aptitudine medicală se stabilesc de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, ținând seama de STCW 78 și de liniile directoare internaționale aplicabile.”;

1.2.22. punctul 40 va avea următorul cuprins:

„40. Fiecare membru de echipaj are dreptul la un concediu de odihnă anual plătit. Durata concediului de odihnă anual plătit se calculează pe baza a minimum 2,5 zile calendaristice pentru fiecare lună lucrată și proporțional pentru lunile lucrate incomplet.

Nu se admite înlocuirea concediului de odihnă anual plătit printr-o compensație în bani, cu excepția cazurilor de încetare a contractului individual de muncă.”;

1.2.23. punctul 49 va avea următorul cuprins:

„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.”;

1.2.24. anexa nr. 1 va avea următorul cuprins:

„Anexa nr. 1 la Regulamentul privind regimul de muncă al echipajului navei

Model de format pentru tabelul programului de muncă la bordul navei¹

Recto

Denumirea navei:

Pavilionul navei:

Număr OMI:

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:

Poziție/ 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

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.

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 durata 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.

(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. dispozițiile pot varia pentru nave care efectuează călătorii scurte pe mare, cu condiția existenței unor aranjamente speciale de securitate.”

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea termenului de șase luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Vasile TOFAN

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

Vladimir BOLEA

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul de Hotărâre a Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 342/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind regimul de muncă al echipajului navei

1.	Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
	Proiectul a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. La elaborarea proiectului a participat Agenția Navală (ANRM).
2.	Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Proiectul se adoptă în temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern. Cadrul primar în care se încadrează intervenția este format din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999 și din Codul muncii al Republicii Moldova nr. 154/2003, care, la art. 4 lit. c), recunoaște hotărârile Guvernului ca izvor al dreptului muncii, iar la art. 294 prevede că durata și particularitățile regimului de muncă și de odihnă pentru salariații a căror muncă este legată nemijlocit de circulația mijloacelor de transport se stabilesc de cod, de alte acte normative, precum și de acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte. Sursa proiectului este Foaia de Parcurș pentru îmbunătățirea statutului pavilionului Republicii Moldova în raport cu Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului pentru anii 2025-2027, aprobată prin Dispoziția Guvernului nr. 143-d/2025, care include acțiunea privind modificarea HG nr. 342/2024. Actele juridice ale Uniunii Europene din care rezultă intervenția sunt Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999, în versiunea consolidată, articolul 2 din Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 și Directiva 1999/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999.
2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	Situația actuală în domeniu. Începând cu anul 2022, sub pavilionul Republicii Moldova nu navighează nicio navă maritimă. Registrul de Stat al Navelor cuprinde 65 de nave fluviale, care navighează pe Nistru și pe Prut. Unica infrastructură portuară funcțională comercial este Complexul Portuar Giurgiulești, amplasat pe sectorul maritim al Dunării, unde fac escală nave maritime sub pavilionul altor state. Regulamentul aprobat prin HG nr. 342/2024 are, corespunzător, un dublu obiect. Capitolele I-IV stabilesc regimul de muncă și de odihnă la bordul navelor cu drept de navigație sub pavilionul Republicii Moldova, iar capitolul V reglementează controlul navelor maritime străine în timpul escalei în porturile naționale. Primul segment este, în prezent, un cadru fără destinatari efectivi. Al doilea se aplică zilnic, în activitatea inspectorilor Agenției Navale la Complexul Portuar Giurgiulești. Definirea problemei. Regulamentul în vigoare nu asigură, în privința regimului de muncă și de odihnă, nivelul de protecție al acquis-ului pe care declară că îl transpune și conține norme care nu pot fi aplicate ori care produc un efect contrar celui urmărit de norma-sursă. Actuala HG nr. 342/2024 conține 13 lacune de transpunere și 10

divergențe sau erori de transpunere, pe clauzele 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13 și 16 din anexa la directivă.

Problema nu este, așadar, una de detaliu tehnic. Ea privește însuși nucleul protectiv al reglementării, adică regulile care stabilesc cât poate munci un membru de echipaj, cât trebuie să se odihnească, în ce condiții poate fi suspendat acest regim și cine verifică respectarea lui.

Părțile interesate. Sunt afectați, în primul rând, membrii echipajului, ale căror drepturi la odihnă, la protecția sănătății și la concediu depind direct de aceste norme. Sunt vizati armatorii, care trebuie să se conformeze simultan Regulamentului național și instrumentelor internaționale aplicabile navei, precum și Agenția Navală și Inspectoratul de Stat al Muncii, cărora le revine supravegherea. Contribuie la perpetuarea problemei chiar structura actuală a actului, care lasă unele obligații fără mecanism de executare.

Cauzele problemei. Prima cauză este caracterul parțial al transpunerii realizate în anul 2024, care a preluat arhitectura directivei, dar a omis o serie de norme substanțiale. A doua cauză este preluarea unor norme fără condițiile care le însoțesc în textul-sursă, ceea ce le-a schimbat sensul. Punctul 14 este exemplul cel mai clar: puterea comandantului de a suspenda programul de muncă și de odihnă, care în directivă este strict circumstanțiată la siguranța imediată a navei, a persoanelor și a încărcăturii, a devenit în textul național o putere generală, neîncadrată. A treia cauză este existența unor norme care presupun mecanisme pe care actul nu le instituie: punctul 19 obligă armatorii să aducă la cunoștința echipajului proceduri pe care nicio autoritate nu este desemnată să le stabilească, iar punctul 23 tratează registrul orelor de muncă și de odihnă fără a prevedea examinarea și vizarea lui, deși formularul din anexa nr. 2 la Regulament conține deja rubrica destinată acestei vize, iar punctul 43 obligă inspectorul național să verifice viza autorității statului de pavilion pe registrele navelor străine. A patra cauză este fixarea unor plafoane orare fără corelare cu instrumentele internaționale aplicabile navei, dublată de o alternativă internă: Nota 2 la anexa nr. 1 permite ca plafoanele să fie aplicate fie potrivit Regulamentului, fie potrivit Convenției STCW 78, ceea ce lasă nava să aleagă între două standarde diferite.

Cadrul normativ aplicabil și lacunele identificate. Cadrul este format din Regulamentul aprobat prin HG nr. 342/2024, din Codul muncii, în special art. 4 lit. c), art. 13, art. 96 alin. (2) lit. b), art. 103 alin. (1), art. 113, art. 118 alin. (5) și art. 294, din Codul navigației maritime comerciale nr. 599/1999 și din HG nr. 146/2026 cu privire la supravegherea sănătății lucrătorilor. Analiza acestui cadru evidențiază trei categorii de deficiențe. Există norme insuficient reglementate, precum cele privind limitele orelor de muncă, cărora le lipsesc limitele săptămânale, sau cele privind odihna suficientă, unde rolul autorității competente a dispărut din text. Există domenii nereglementate, precum soluționarea îndoielilor privind calificarea navelor și a persoanelor, definirea nopții, excepțiile de la interdicția muncii de noapte pentru membrii de echipaj sub 18 ani sau procedurile de ținere a registrului. Există, în fine, norme ineficiente ori inaplicabile, precum obligația ca exercițiile de instruire să nu reducă perioadele de odihnă, obligație de rezultat absolut, imposibil de respectat, în timp ce norma-sursă cere doar diminuarea perturbării.

În privința concediului de odihnă anual, punctul 40 face trimitere la Codul muncii. Trimiterea nu constituie metodă de transpunere și nu reflectă standardul de calcul specific muncii la bordul navei, întemeiat pe lunile lucrate.

Scenariul de bază. În absența intervenției, capitolele I-IV rămân un cadru care nu poate fi aplicat în forma sa actuală și care, la momentul reînmatriculării unor nave maritime sub pavilion național, ar plasa armatorul în situația de a alege între conformarea cu

norma națională și conformarea cu standardele internaționale recunoscute în controlul statului portului. Registrul orelor de muncă și de odihnă ar continua să fie ținut fără proceduri stabilite și fără viza cerută de formularul din anexa nr. 2, ceea ce ar constitui o deficiență constatabilă la orice inspecție în porturile statelor membre. Membrii echipajului ar rămâne fără limitele săptămânale de protecție, fără încadrarea puterii excepționale a comandantului și cu un regim de concediu inferior standardului internațional. Acțiunea din Foaia de Parcurș ar rămâne neexecutată.

Referințe pentru proiectele cu relevanță UE. Directiva 1999/63/CE pune în aplicare un acord al partenerilor sociali europeni și urmărește protecția sănătății și securității navigatorilor prin limitarea timpului de lucru și garantarea unor perioade minime de odihnă, cu recunoașterea expresă a specificului muncii la bordul navei. Nivelul actual de conformare este parțial, fapt confirmat de tabelele de concordanță care însoțesc proiectul.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

Obiectivele generale. Un regim de muncă și de odihnă al echipajului navei care asigură integral nivelul de protecție al acquis-ului și care poate fi aplicat efectiv la bord și verificat în control. Un statut al pavilionului național consolidat, prin eliminarea neconcordanțelor pe care le-ar constata o inspecție în porturile statelor membre.

Obiectivele specifice. Eliminarea celor 13 lacune de transpunere identificate. Restabilirea sensului protectiv al normelor transpuse cu efect contrar, în special în privința puterii comandantului și a rolului autorității competente. Instituirea mecanismelor pe care actul de bază le presupune, dar nu le prevede, adică procedurile de ținere a registrului și examinarea și vizarea acestuia. Corelarea limitelor orare cu standardele aplicabile navei și eliminarea alternativei interne care permite aplicarea a două seturi diferite de limite. Alinierea concediului de odihnă anual la standardul de calcul specific muncii la bordul navei.

Soluțiile propuse. Fiecărei cauze identificate îi corespunde o intervenție. Transpunerii parțiale îi răspunde completarea Regulamentului cu normele absente. Normelor preluate fără condițiile lor îi răspunde reintroducerea condițiilor. Mecanismelor neinstituie le răspunde desemnarea Agenției Navale ca autoritate competentă și fixarea, direct în Regulament, a intervalului de înregistrare. Necorelării plafoanelor îi răspunde recalibrarea acestora, însoțită de introducerea limitelor săptămânale absente și de eliminarea alternativei din anexa nr. 1. Trimiterii insuficiente privind concediul îi răspunde reglementarea expresă a duratei calculate pe lună lucrată.

Soluția a fost concepută ca intervenție punctuală asupra actului în vigoare, iar nu ca act nou. Regulamentul are o arhitectură corectă, preluată din directivă; deficiențele sunt localizate și pot fi remediate prin modificare, fără a afecta stabilitatea cadrului și fără a impune destinatarilor efortul de a se raporta la un act nou.

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul modifică dispozițiile operative ale HG actuale și Regulamentul, intervenind asupra tuturor celor cinci capitole ale acestuia și înlocuind integral anexa nr. 1. Prevederile se grupează astfel.

Domeniul de aplicare și definițiile. Se completează definițiile cu noțiunile care lipseau și se clarifică cele existente. Noțiunea de armator primește o definiție operațională, construită în limitele art. 22 alin. (2) din Legea nr. 599/1999, care include preluarea răspunderii pentru exploatarea navei. Noțiunea de ore de muncă se aliniază la formula-

sursă, potrivit căreia sunt ore de muncă timpul în care membrului de echipaj i se cere să presteze muncă în beneficiul navei. Se introduce definiția nopții, ca perioadă cuprinsă între orele 22.00 și 7.00. Se instituie competența Agenției Navale de a soluționa îndoielile privind calificarea unei nave și a unor categorii de persoane. Aceste prevederi răspund cauzei privind domeniile nereglementate și contribuie la obiectivul specific al eliminării lacunelor.

Limitele orelor de muncă și de odihnă. Punctul 7 se restructurează pe arhitectura normei-sursă, cu două ramuri alternative: 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 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. Limita de 35 de ore pe săptămână pentru membrii de echipaj cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani, întemeiată pe art. 96 alin. (2) lit. b) din Codul muncii, se extrage din alternativă și devine normă transversală, aplicabilă indiferent de ramura pentru care optează armatorul. Se menține regimul de două zile de odihnă pe săptămână, mai favorabil decât cerința minimă a directivei.

Elementul central al acestei intervenții nu este cifra, ci coerența. Textul în vigoare stabilește plafoane pe care Nota 2 la anexa nr. 1 permite, în același timp, să nu fie aplicate, trimițând la Convenția STCW 78 ca standard alternativ. Un act care oferă două limite diferite pentru aceeași situație nu protejează, ci creează incertitudine la bord și în control. Proiectul elimină alternativa, fixează un singur set de limite, corelat cu standardul aplicabil navei în controlul statului de pavilion (Conform 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), și adaugă limitele săptămânale care lipsesc astăzi cu desăvârșire din Regulament. Rezultatul este un nivel de protecție care nu scade, ci se completează și devine aplicabil.

Odihna, exercițiile și puterea comandantului. Exercițiile de instruire se efectuează astfel încât să se diminueze perturbarea perioadelor de odihnă și să nu provoace oboseală, formulare care înlocuiește o obligație imposibil de respectat cu una verificabilă. În lipsa unei convenții colective sau în cazul în care dispozițiile acesteia nu sunt corespunzătoare, Agenția Navală stabilește dispozițiile care asigură odihna suficientă, rol care lipsește integral din textul actual. Puterea comandantului de a suspenda programul se condiționează expres de *siguranța imediată a navei*, a persoanelor de la bord și a încărcăturii sau de ajutorarea altor nave ori a persoanelor aflate în pericol pe mare. Aceasta este, în esență, o reparație: o normă de excepție redevine excepție.

Registrul orelor de muncă și de odihnă. Se instituie competența Agenției Navale de a stabili procedurile pentru ținerea la bord a registrului și se fixează, direct în Regulament, intervalul de înregistrare, adică zilnic. Registrul devine obiect al examinării și vizării de către Agenția Navală la intervale corespunzătoare. Obligațiile armatorului rămân neschimbate în substanță: aducerea procedurilor la cunoștința echipajului și păstrarea informațiilor timp de trei ani se preiau din textul în vigoare.

Aptitudinea medicală. Fișa de aptitudine medicală se eliberează de un medic calificat, care beneficiază de independență profesională completă în exercitarea aprecierii sale. Se prevede gratuitatea examenului în baza căruia se eliberează fișa și respectarea confidențialității medicale, elemente pe care HG nr. 146/2026 nu le acoperă pentru acest obiect specific. Natura examenului și detaliile fișei se stabilesc de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate. Termenul de valabilitate a fișei se stabilește la maximum doi ani, respectiv un an pentru membrii

de echipaj sub 18 ani, în corelare cu standardul internațional pe care punctul 27 din același Regulament îl recunoaște deja.

Concediul de odihnă anual. Durata concediului de odihnă anual plătit se calculează pe baza a minimum 2,5 zile calendaristice pentru fiecare lună lucrată și proporțional pentru lunile lucrate incomplet. Se menține interdicția înlocuirii concediului printr-o compensație în bani, cu excepția cazurilor de încetare a contractului individual de muncă, în formularea Codului muncii.

Controlul statului portului. Agenția Navală informează comandantul navei cu privire la dreptul armatorului sau al reprezentantului acestuia de a contesta decizia privind interzicerea părăsirii portului.

Anexa nr. 1 se înlocuiește integral, ca urmare a modificărilor operate asupra punctelor 7, 8 și 14 și în vederea eliminării alternativei prevăzute în Nota 2.

Prevederi care nu derivă din actele juridice ale UE. Proiectul menține șapte norme cu specific național, care nu excedă obiectul de reglementare al actului UE și sunt permise de art. 2 alin. (1) din Directiva 1999/63/CE, în calitate de dispoziții mai avantajoase pentru membrii echipajului. Acestea sunt justificate la compartimentul 5.1.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Opțiunea de neintervenție. Consecințele sunt descrise la sub-compartimentul 2.2. Ele nu se atenuează în timp, ci devin vizibile în momentul în care nave maritime ar fi reînmatriculate sub pavilion național, adică exact momentul pe care Foaia de Parcurs îl urmărește. Opțiunea a fost respinsă. Măsurile non-normative. Îndrumarea metodologică, informarea armatorilor sau instruirea inspectorilor nu pot suplini normele absente și nu pot conferi Agenției Navale o competență pe care actul nu i-o atribuie. Ele nu ar putea remedia nici contradicția internă a actului. Opțiunea a fost respinsă ca insuficientă. Elaborarea unui act normativ nou. Ar presupune abrogarea Hotărârii Guvernului nr. 342/2024 și rescrierea integrală a Regulamentului. Amploarea intervenției nu justifică această soluție: arhitectura actului este corectă, iar deficiențele sunt localizate. Opțiunea a fost respinsă ca disproporționată.

Perioada de intrare în vigoare. Proiectul este elaborat în corelare cu procesul de aderare a Republicii Moldova la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim, iar calendarul promovării sale este conceput astfel încât cadrul normativ național privind regimul de muncă al echipajului să fie consolidat concomitent cu evoluția acestui proces.

Compararea opțiunilor. Soluția propusă este singura care adresează toate cele patru cauze identificate, se realizează în limitele competenței Guvernului, nu impune costuri bugetare și nu afectează stabilitatea cadrului normativ. Ea este, în raport cu obiectivele stabilite, cea mai eficientă și cea mai proporțională.

4. Analiza impactului de reglementare

Proiectul nu creează structuri noi, nu instituie funcții noi și nu desemnează autorități noi. Se mențin autoritățile deja desemnate prin HG nr. 342/2024, adică Agenția Navală, Inspectoratul de Stat al Muncii, Ministerul Sănătății și căpitanul portului.

Agenției Navale îi revin sarcini noi. Cea cu efect practic determinant este examinarea și vizarea, la intervale corespunzătoare, a registrului orelor de muncă și de odihnă. Sarcina nu este creată de proiect în sens material: ea preexistă în actul de bază, fără teme

normativ. Formularul din anexa nr. 2 la Regulament conține deja rubrica prin care se atestă examinarea și aprobarea de către autoritatea competentă, iar aceeași rubrică cere ca examinarea să se facă potrivit unor proceduri stabilite de acea autoritate. Proiectul furnizează temeiul normativ al unei rubrici existente și instituie procedurile pe care ea le presupune. Celelalte sarcini noi, adică soluționarea îndoielilor privind calificarea navei și a persoanelor, autorizarea excepțiilor la munca de noapte a membrilor de echipaj sub 18 ani, stabilirea dispozițiilor privind odihna suficientă în lipsa convenției colective, stabilirea procedurilor de ținere a registrului, recunoașterea persoanelor calificate să elibereze fișe privind vederea, stabilirea naturii examenului medical și informarea comandantului privind dreptul de contestare, au frecvență redusă și se încadrează în atribuțiile de supraveghere ale Agenției.

Capacitatea administrativă se descrie realist. Agenția Navală dispune de aproximativ 30 de angajați efectivi, din 45 de posturi aprobate, iar activitatea operativă la Complexul Portuar Giurgiulești este asigurată zilnic de doi inspectori. Pe de altă parte, unitatea de personal cu atribuții de inspecții pe zona de MLC cuprinde 4 unități de personal (conform noii structuri ANRM, aprobată recent). Sarcinile noi nu modifică această configurație pe termen scurt, întrucât segmentul pavilionului nu are, în prezent, destinatari. Pe termen mediu, în ipoteza reînmatriculării unor nave maritime sub pavilion național, exercitarea lor va necesita consolidarea corespunzătoare a capacității Agenției, aspect care excedă obiectul prezentului proiect.

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impactul asupra bugetului public este nul sau nesemnificativ. Proiectul nu generează costuri de implementare inițiale sau recurente, întrucât nu creează structuri, funcții ori proceduri administrative noi care să necesite finanțare distinctă. Sarcinile noi ale Agenției Navale se exercită în cadrul efectivului și al bugetului existente. Nu sunt necesare realocări și nu se ratează venituri.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Impactul asupra bugetului public este nul sau nesemnificativ. Proiectul nu generează costuri de implementare inițiale sau recurente, întrucât nu creează structuri, funcții ori proceduri administrative noi care să necesite finanțare distinctă. Sarcinile noi ale Agenției Navale se exercită în cadrul efectivului și al bugetului existente. Nu sunt necesare realocări și nu se ratează venituri.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Destinatarii direcți sunt armatorii navelor cu drept de navigație sub pavilionul Republicii Moldova. În prezent, această categorie nu are membri efectivi, nicio navă maritimă nefiind înmatriculată sub pavilion național din anul 2022. Impactul direct actual asupra mediului de afaceri este, prin urmare, limitat.

Pentru viitorii destinatari, efectul este de clarificare, nu de împovărare. Eliminarea alternativei dintre două seturi de limite orare reduce incertitudinea de conformare și costul asociat interpretării. Singura sarcină nouă efectivă este prezentarea registrului spre examinare și vizare, sarcină de natură administrativă, cu frecvență redusă, care nu implică investiții. Obligațiile privind informarea echipajului și păstrarea înregistrărilor rămân neschimbate.

	Pentru companiile care operează în Complexul Portuar Giurgiulești, aproximativ 74 de rezidenți ai Portului Internațional Liber, proiectul nu modifică regimul aplicabil, capitolul V rămânând, în substanță, neschimbat.
4.4. Impactul social	
	Acesta este segmentul asupra căruia proiectul produce efectul cel mai consistent. Beneficiarii sunt membrii echipajului navei, categorie profesională a cărei protecție depinde, în mod specific, de norme, întrucât la bord nu există separație între locul de muncă și locul de odihnă, iar oboseala constituie un factor de risc direct pentru siguranța navei și pentru viața persoanelor de la bord. Efectele concrete sunt următoarele. Se introduc limite săptămânale ale timpului de muncă și de odihnă, care astăzi lipsesc, ceea ce înseamnă că protecția nu se mai epuizează la nivelul zilei, ci acoperă și cumulum de oboseală pe parcursul săptămânii. Limita de 35 de ore pe săptămână pentru membrii de echipaj cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani devine aplicabilă în toate situațiile, în timp ce în textul actual ea dispare dacă armatorul optează pentru ramura orelor de odihnă. Puterea comandantului de a suspenda programul de muncă și de odihnă redevine o putere de excepție, exercitabilă doar pentru siguranța imediată a navei, a persoanelor și a încărcăturii sau pentru ajutorarea celor aflați în pericol pe mare, iar nu o prerogativă generală. Noțiunea “noaptea” primește o definiție proprie, cu o durată de nouă ore, superioară celei de opt ore care rezultă din art. 103 alin. (1) din Codul muncii și necesară pentru specificul muncii la bord. Munca de noapte a membrilor de echipaj sub 18 ani rămâne interzisă, iar excepțiile devin admisibile doar prin autorizare individuală și în condiții expres determinate. Dreptul la concediu de odihnă anual se raportează la lunile efectiv lucrate, formulă adaptată contractelor de îmbarcare. Examenul medical în baza căruia se eliberează fișa de aptitudine devine gratuit pentru membrul de echipaj și confidențial, iar medicul beneficiază de independență profesională completă. Recalibrarea plafoanelor zilnice se apreciază în ansamblul acestor efecte. Ea nu diminuează protecția, întrucât nivelul rezultat corespunde cerințelor minime ale acquis-ului și standardului aplicabil navei în control, iar completările descrise mai sus acoperă dimensiuni pe care textul actual nu le atinge deloc. Diferența de fond este că protecția devine una pe care echipajul o poate invoca, iar inspectorul o poate verifica. Nu se identifică riscuri de discriminare. Nu se produc efecte asupra gradului de ocupare a forței de muncă și asupra nivelului de salarizare.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal	
	Registrul orelor de muncă și de odihnă conține date privind timpul de muncă al fiecărui membru de echipaj, prelucrate în scopul monitorizării respectării regimului de muncă și de odihnă și al asigurării siguranței navigației. Categoriile de date, operatorii, termenul de păstrare de trei ani și obligația de informare a persoanei vizate rămân cele prevăzute de actul de bază, proiectul nefiind de natură să le modifice. Proiectul consolidează, în schimb, garanțiile în privința datelor privind starea de sănătate, prin instituirea expresă a confidențialității examenului medical în baza căruia se eliberează fișa de aptitudine.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen	
	Nu se aplică.
4.5. Impactul asupra mediului	

	Proiectul reglementează timpul de muncă și de odihnă la bordul navei și nu produce efecte asupra calității mediului. Impactul nu a fost analizat din acest motiv.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Beneficiile constau în alinierea integrală a cadrului național privind timpul de muncă al navigatorilor la acquis-ul aplicabil, în restabilirea caracterului protectiv al unor norme transpuse cu efect contrar, în instituirea mecanismelor de supraveghere pe care actul de bază le presupunea fără a le prevedea și în eliminarea unei contradicții interne care face astăzi inaplicabile regulile privind limitele orare. Costurile sunt nule pentru bugetul public și limitate, pentru destinatarii privați, la o sarcină administrativă de frecvență redusă. Raportul este net favorabil intervenției. Soluția propusă este proporțională cu problema identificată, se realizează în limitele competenței Guvernului și produce beneficii pe care niciuna dintre alternativele analizate nu le poate atinge.
5.	Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
	Proiectul este un act normativ cu relevanță UE, marcat cu sigla „UE” și însoțit de clauza de armonizare și de tabelele de concordanță.
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	a) Actele juridice ale UE care se transpun. Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 167 din 2 iulie 1999, CELEX 31999L0063, în versiunea consolidată, așa cum a fost modificată prin Directiva 2009/13/CE. Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 124 din 20 mai 2009, CELEX 32009L0013. Directiva 1999/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 14 din 20 ianuarie 2000, CELEX 31999L0095. Niciunul dintre aceste acte nu se află în proces de revizuire de către instituțiile Uniunii Europene. b) Obiectivele actelor juridice ale UE. Directiva 1999/63/CE pune în aplicare acordul partenerilor sociali europeni privind organizarea timpului de lucru al navigatorilor și urmărește protecția sănătății și securității acestora prin stabilirea unor limite ale timpului de lucru, a unor perioade minime de odihnă și a unor garanții privind vârsta minimă, aptitudinea medicală și concediul anual, cu luarea în considerare a specificului muncii la bordul navei. Directiva 2009/13/CE pune în aplicare acordul partenerilor sociali privind Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și, prin articolul 2, modifică Directiva 1999/63/CE. Directiva 1999/95/CE asigură aplicarea dispozițiilor privind timpul de lucru al navigatorilor la bordul navelor care fac escală în porturile statelor membre, indiferent de pavilion. c) Gradul de transpunere. Prin prezentul proiect, Directiva 1999/63/CE se transpune. Directiva 2009/13/CE se transpune în privința articolului 2 punctele 1-5. Directiva 1999/95/CE se transpune. d) Argumentarea reglementărilor care nu sunt prevăzute expres în actele juridice ale UE sau care depășesc cerințele minime. Proiectul menține șapte norme cu specific național, permise de art. 2 alin. (1) din Directiva 1999/63/CE, care rezervă statelor dreptul de a

aplica dispoziții mai favorabile navigatorilor. Durata normală de șapte ore pe zi și limita de 35 de ore pe săptămână pentru membrii de echipaj cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani decurg din art. 96 alin. (2) lit. b) din Codul muncii și asigură coerența cu regimul general al muncii minorilor. Regimul de două zile de odihnă pe săptămână este mai favorabil decât cerința clauzei 4 din anexa la directivă și se menține din același motiv. Repausurile în timpul orelor de muncă constituie o garanție suplimentară, fără corespondent în textul-sursă, dar compatibilă cu acesta. Cerințele privind brevetul sau certificatul de capacitate și contractul de muncă decurg din cadrul național de brevetare a personalului navigant. Păstrarea registrului timp de trei ani constituie o normă națională de arhivare. Copia lunară a înregistrărilor, remisă membrului de echipaj, reprezintă o specificare a clauzei 8 alineatul (1). Niciuna dintre aceste norme nu excedă obiectul de reglementare al actelor UE transpuse și niciuna nu reduce nivelul de protecție stabilit de acestea.

e) Modalitatea de transpunere totală, în situația transpunerii parțiale. Transpunerea parțială privește exclusiv Directiva 2009/13/CE. Articolul 2 al acesteia aparține acquis-ului privind timpul de lucru al navigatorilor și constituie obiectul prezentului proiect, fiind transpus integral prin preluarea versiunii consolidate a Directivei 1999/63/CE. **Articolul 1 și anexa, care pun în aplicare Acordul dintre ECESA și ETF cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim, au un obiect de reglementare distinct**, care cuprinde contractul de muncă al navigatorului, salarizarea, repatrierea, cazarea, alimentația, asistența medicală, răspunderea armatorului și protecția socială. Acest obiect nu poate fi introdus într-un act normativ consacrat regimului de muncă al echipajului fără a încălca cerința unității obiectului de reglementare, prevăzută de Legea nr. 100/2017. Delimitarea corespunde structurii proprii a Acordului, care, la Norma A1.1 și la Reglementarea 1.2, prevede expres că vârsta minimă și certificatul medical al navigatorilor sunt reglementate prin Directiva 1999/63/CE, partenerii sociali excluzând deliberat aceste materii, împreună cu timpul de lucru, din corpul Acordului. Transpunerea articolului 1 și a anexei se va realiza printr-o intervenție normativă separată, corelată cu procesul de aderare a Republicii Moldova la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim, în cadrul căreia se va stabili termenul-limită și autoritatea responsabilă.

Se precizează că, prin efectul adoptării prezentului proiect, pe segmentul timpului de lucru al navigatorilor acquis-ul se transpune integral, fără rest. La data elaborării proiectului, din articolul 2 al Directivei 2009/13/CE sunt transpuse punctul 2 litera (c) și, în privința clauzei 6 alineatul (3), punctul 3. Delimitarea față de partea aferentă Acordului privind munca în domeniul maritim nu constituie, prin urmare, o restrângere a transpunerii, ci o repartitie corectă a obiectului de reglementare între două acte normative distincte.

f) Transpunerea anterioară. Nu este vorba despre o transpunere primară. Directiva 1999/63/CE și Directiva 1999/95/CE au constituit anterior obiect al transpunerii prin HG nr. 342/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind regimul de muncă al echipajului navei, act care le enumeră în clauza sa de armonizare. Prin actul menționat au fost transpuse parțial prevederile Directivei 1999/63/CE privind domeniul de aplicare și definițiile (clauzele 1 și 2), programul de muncă și limitele orelor de muncă și de odihnă (clauzele 4 și 5), munca de noapte și vârsta minimă (clauzele 6 și 11), evidența orelor de muncă și de odihnă (clauza 8), echipajul minim de siguranță (clauza 12), aptitudinea medicală (clauza 13) și concediul anual (clauza 16), precum și, integral, prevederile Directivei 1999/95/CE, cu excepția articolului 7 alineatul (3). Directiva 2009/13/CE nu a fost transpusă anterior în legislația națională, deși clauza de armonizare a Hotărârii Guvernului nr. 342/2024 o menționează ca act de modificare a Directivei

	1999/63/CE. Prezentul proiect avansează gradul de transpunere, motiv pentru care completează clauza de armonizare a actului de bază. g) Reglementări similare în legislația statelor membre. Nu se invocă. h) Tabelul de concordanță. Pentru fiecare dintre cele trei acte juridice ale Uniunii Europene s-a întocmit un tabel de concordanță distinct, potrivit modelului 1 din anexa nr. 2 la Regulamentul aprobat prin HG nr. 1171/2018. Tabelele se anexează la prezenta notă și se actualizează în funcție de procesul de consultare publică și de obiecțiile CAL.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE Proiectul are ca scop transpunerea, iar nu crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE. Nu se aplică.
6.	Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului a fost plasat pe platforma guvernamentală www.particip.gov.md la adresa: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16546 Proiectul va fi supus procesului de consultare publică și de avizare, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239/2008. Proiectul urmează a fi transmis spre avizare, cel puțin, următoarelor autorități și instituții interesate: - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Mediului; - Ministerul Sănătății; - Ministerul Finanțelor; - Centrul de Armonizare a Legislației.
7.	Concluziile expertizelor Se va completează după finalizarea expertizei anticorupție și a expertizei juridice, în conformitate cu prevederile articolelor 36 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent Proiectul se încorporează în cadrul normativ existent prin modificarea HG nr. 342/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind regimul de muncă al echipajului navei. Nu se propun modificarea sau abrogarea altor acte normative și nu este necesară adoptarea unor acte normative noi pentru implementarea prevederilor sale. Raportul cu Codul muncii se stabilește astfel. Potrivit art. 4 lit. c), hotărârile Guvernului sunt izvor al dreptului muncii. Potrivit art. 294, care se află în Titlul X, consacrat particularităților de reglementare a muncii unor categorii de salariați, durata și particularitățile regimului de muncă și de odihnă pentru salariații a căror muncă este legată nemijlocit de circulația mijloacelor de transport se stabilesc de cod și de alte acte normative. Regimul de muncă al echipajului navei se încadrează integral în această normă de delegare materială, iar concediul de odihnă anual face parte, prin plasarea sa sistematică în Titlul IV al Codului, din timpul de odihnă. Prevederile proiectului nu

derogă de la Codul muncii. Art. 113 alin. (1) garantează tuturor salariaților un concediu de odihnă anual plătit cu o durată minimă de 28 de zile calendaristice, iar norma propusă la punctul 40, întemeiată pe calculul de 2,5 zile calendaristice pentru fiecare lună lucrată, se situează în limitele acestei garanții, fără a coborî sub ea. Interdicția înlocuirii concediului printr-o compensație în bani reproduce art. 118 alin. (5) din Cod.

Trimiterea din punctul 37 al Regulamentului se actualizează la HG nr. 146/2026 cu privire la supravegherea sănătății lucrătorilor, care abrogă HG nr. 1079/2023, la care textul în vigoare face trimitere. Hotărârea Guvernului nr. 146/2026 nu reglementează examenul medical maritim ca obiect distinct, motiv pentru care garanțiile privind gratuitatea și confidențialitatea acestuia se prevăd expres în Regulament.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Implementarea revine ANRM, cu participarea Inspectoratului de Stat al Muncii în limitele competenței sale.

Măsurile concrete de implementare sunt stabilirea procedurilor pentru ținerea la bord a registrului orelor de muncă și de odihnă, stabilirea naturii examenului medical și a detaliilor care se includ în fișa de aptitudine medicală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, precum și organizarea examinării și vizării registrelor la intervale corespunzătoare.

Aceste măsuri se realizează în cadrul competențelor, al efectivului și al bugetului existente ale Agenției Navale, care dispune de aproximativ 30 de angajați efectivi. Nu sunt necesare resurse materiale sau financiare suplimentare. Termenul de șase luni de la data publicării, prevăzut pentru intrarea în vigoare, asigură intervalul necesar pentru adoptarea procedurilor menționate.

Performanța actului normativ se măsoară prin monitorizarea, de către ANRM, a respectării regimului de muncă și de odihnă la bordul navelor, pe baza registrelor examinate și vizate, precum și prin rezultatele controlului statului portului efectuat asupra navelor sub pavilion național în porturile statelor părți la Memorandumul de înțelegere de la Paris. Evaluarea se realizează anual.

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

Vladimir BOLEA

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 167 din 2 iulie 1999, nr. CELEX: 31999L0063, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 (JO L 124 din 20 mai 2009, nr. CELEX: 32009L0013).
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 (Transpune parțial).
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 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 1 Scopul prezentei directive este punerea în aplicare a Acordului privind organizarea timpului de lucru al navigatorilor, încheiat la 30 septembrie 1998, între organizațiile reprezentând patronatele și sindicatele din sectorul maritim (ECSA și FST), după cum este stabilit în anexă.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 2. Cerințele minime (1) Statele membre pot menține sau introduce dispoziții mai avantajoase decât cele prevăzute în prezenta directivă.	6. Fără a aduce atingere punctului 7, durata normală a programului de muncă al echipajului navei: 1) cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani, este de șapte ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare; 2) cu vârsta mai mare de 18 ani, este de opt ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare. 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. 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.	Prevederi UE opționale	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
(2) Punerea în aplicare a prezentei directive nu constituie în nici o împrejurare motiv întemeiat pentru a justifica o reducere a nivelului general de protecție a lucrătorilor din domeniile reglementate de prezenta directivă. Aceasta nu aduce atingere drepturilor statelor membre și ale patronatelor și sindicatelor de a adopta, în funcție de evoluția împrejurărilor, acte cu putere de lege, norme administrative și dispoziții contractuale diferite de cele aflate în vigoare, la data adoptării prezentei directive, cu condiția de a fi respectate totdeauna cerințele minime cuprinse în prezenta directivă.	2. Punerea în aplicare a prezentului Regulament nu constituie un motiv pentru a justifica o reducere a nivelului general de protecție a lucrătorilor din domeniile reglementate de Regulament.	Compatibil	
Articolul 3. Transpunerea (1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până la data de 30 iunie 2002 sau asigură ca, până la acea dată, patronatele și sindicatele să introducă de comun acord măsurile necesare, statele membre fiind solicitate să ia toate măsurile necesare pentru a garanta în orice moment rezultatele impuse de prezenta directivă. Statele membre informează de îndată Comisia în acest sens.	-	Prevederi UE neaplicabile	
(2) Atunci când statele membre adoptă dispozițiile prevăzute la primul alineat, 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.		Prevederi UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 4. Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.			
ANEXĂ ACORDUL EUROPEAN privind organizarea timpului de lucru al navigatorilor Având în vedere Acordul privind politica socială, anexat la Protocolul privind politica socială, anexat la Tratatul de instituire a Comunității Europene și, în special, articolul 3 alineatul (4) și articolul 4 alineatul (2), întrucât articolul 4 alineatul (2) din Acordul privind politica socială prevede că acordurile încheiate la nivel european pot fi aplicate la cererea comună a părților semnatare, printr-o decizie a Consiliului, în baza unei propuneri a Comisiei; întrucât părțile semnatare formulează prin prezenta o astfel de cerere, PĂRȚILE SEMNATARE CONVIN ASUPRA URMĂTOARELOR:		Prevederi UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Clauza 1 (1) Acordul se aplică navigatorilor de la bordul oricărei nave maritime, aflate în proprietate publică sau privată, care este înregistrată pe teritoriul oricărui stat membru și este în mod obișnuit angajată în operațiuni comerciale maritime. În sensul prezentului acord, o navă care figurează în registrele a două state este considerată ca fiind înregistrată pe teritoriul statului sub al cărui pavilion navighează.	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. 3. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele definiții: navă - orice navă maritimă care desfășoară operațiuni maritime comerciale, cu excepția navelor de pescuit;	Compatibil	
(2) În cazul în care nu se cunoaște dacă o navă trebuie sau nu să fie considerată navă maritimă sau angajată în operațiuni comerciale maritime, în sensul prezentului acord, decizia este luată de autoritatea competentă a statului membru. Ar trebui consultate organizațiile implicate ale proprietarilor de nave și navigatorilor.	3¹. În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă o navă trebuie considerată navă maritimă sau navă care desfășoară operațiuni maritime comerciale în sensul prezentului Regulament, chestiunea se soluționează de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate.	Compatibil	
(3) În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă unele categorii de persoane pot fi considerate navigatori în sensul prezentului acord, chestiunea se soluționează de autoritatea competentă din fiecare stat membru, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate în această chestiune. În acest context, se va ține seama în mod expres de rezoluția celei de a 94-a Sesiuni (maritime) a Conferinței generale a Organizației	3². În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă unele categorii de persoane pot fi considerate membri de echipaj în sensul prezentului Regulament, chestiunea se soluționează de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate. Agenția Navală ține seama de rezoluția celei de-a 94-a sesiuni (maritime) a Conferinței generale a Organizației Internaționale a	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Internaționale a Muncii de informare cu privire la categoriile profesionale.	Muncii privind informarea cu privire la categoriile profesionale.		
Clauza 2 În sensul prezentului acord:	3. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele definiții:		
(a) „ <i>ore de lucru</i> ” reprezintă timpul în care navigatorului i se cere să efectueze muncă în beneficiul navei;	<i>ore de muncă</i> - timpul în care membrului de echipaj i se cere să presteze muncă în beneficiul navei;	Compatibil	
(b) „ <i>ore de odihnă</i> ” reprezintă timpul în afara orelor de lucru; această expresie nu include pauzele scurte;	<i>ore de odihnă</i> - timpul în afara orelor de muncă, cu excepția pauzelor scurte;	Compatibil	
(c) „ <i>navigator</i> ” înseamnă orice persoană încadrată în muncă sau angajată sau care lucrează, indiferent de funcție, la bordul unei nave căreia i se aplică prezentul acord;	<i>membru de echipaj</i> - persoana care este înrolată pe navă sau care este admisă la muncă la bordul unei nave, indiferent de funcție;	Compatibil	
(d) „ <i>armator</i> ” înseamnă proprietarul navei sau o altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat răspunderea exploatării navei față de proprietarul acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a fost de acord să preia toate obligațiile și răspunderile impuse armatorilor conform prezentului acord, indiferent dacă alte organizații sau persoane îndeplinesc anumite obligații sau răspunderi în numele armatorului.	<i>armator</i> - proprietarul navei sau o altă persoană fizică ori juridică, precum administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat răspunderea exploatării navei față de proprietarul acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a acceptat să preia toate obligațiile și răspunderile stabilite în sarcina armatorului prin prezentul Regulament, indiferent dacă alte persoane fizice sau juridice îndeplinesc anumite obligații sau răspunderi în numele armatorului;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Clauza 3 În limitele stabilite prin clauza 5, se fixează fie un număr maxim de ore de lucru, care nu poate fi depășit într-o anumită perioadă de timp, fie un număr minim de ore de odihnă, care se efectuează într-o perioadă de timp dată.	5. În limitele stabilite la punctul 7, se fixează: 1) un număr maxim de ore de muncă ce nu poate fi depășit într-un anumit interval de timp; sau 2) un număr minim de ore de odihnă care se efectuează într-o perioadă anumită.	Compatibil	
Clauza 4 Fără a aduce atingere clauzei 5, standardul orelor normale de lucru ale navigatorului se bazează, în principiu, pe ziua de lucru de opt ore, cu o zi de odihnă pe săptămână și cu repausuri în timpul sărbătorilor legale. Statele membre pot adopta proceduri de autorizare sau înregistrare a unui acord colectiv, care stabilește orele normale de lucru ale navigatorilor pe o bază care nu este mai puțin favorabilă decât acest standard.	6. Fără a aduce atingere punctului 7, durata normală a programului de muncă al echipajului navei: 1) cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani, este de șapte ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare; 2) cu vârsta mai mare de 18 ani, este de opt ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare.	Compatibil	Teza a doua: Nevalorificarea nu afectează gradul de transpunere: standardul orelor normale de muncă este stabilit direct, prin norma națională, pe o bază nu mai puțin favorabilă decât cea a directivei.
Clauza 5 (1) Limitele orelor de lucru sau de odihnă reprezintă: (a) ore maxime de lucru care nu depășesc: (i) 14 ore în orice perioadă de 24 ore; (ii) 72 de ore în orice perioadă de șapte zile sau (b) ore minime de odihnă care nu sunt mai puține decât: (i) zece ore în orice perioadă de 24 ore; (ii) 77 de ore în orice perioadă de șapte zile.	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. 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.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
(2) Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, dintre care una având durată de cel puțin șase ore, iar intervalul între perioadele consecutive de odihnă nu depășește 14 ore.	8. Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, dintre care una având durată de cel puțin șase ore, iar intervalul între perioadele consecutive de odihnă nu depășește 14 ore.	Compatibil	
(3) Exercițiile de verificare a echipajului și de instrucție pentru stingerea incendiilor și de salvare, prevăzute de legislația națională, precum și de instrumentele legislative internaționale, se efectuează astfel încât să se diminueze perturbarea perioadelor de odihnă și să nu provoace oboseală.	9. Exercițiile de verificare a echipajului navei și de instruire pentru stingerea incendiilor și de salvare, prevăzute de legislația națională și de instrumentele internaționale la care Republica Moldova este parte, se efectuează astfel încât să se diminueze perturbarea perioadelor de odihnă și să nu provoace oboseală.	Compatibil	
(4) Cu privire la situațiile în care un navigator este chemat la post, cum ar fi cazul în care o sală a mașinilor a rămas nesupravegheată, navigatorului i se acordă o perioadă corespunzătoare de odihnă compensatorie, dacă perioada normală de odihnă este perturbată de chemări la post.	10. În cazul în care un membru de echipaj este chemat la post, acestuia i se acordă o perioadă corespunzătoare de odihnă compensatorie, dacă perioada normală de odihnă este perturbată de chemări la post.	Compatibil	
(5) În cazul în care nu există o convenție colectivă sau o hotărâre arbitrală sau dacă autoritatea competentă hotărăște că dispozițiile convenției sau hotărârii nu sunt corespunzătoare în ceea ce privește alineatele (3) și (4), aceasta trebuie să stabilească dispozițiile care să asigure navigatorilor respectivi odihna suficientă.	11. În cazul în care nu există o convenție colectivă de muncă sau o hotărâre arbitrală ori în cazul în care Agenția Navală stabilește că dispozițiile acestora nu sunt corespunzătoare în ceea ce privește punctele 9 și 10, Agenția Navală stabilește dispozițiile care asigură membrilor de echipaj în cauză odihna suficientă.	Compatibil	
(6) Respectându-se principiile generale privind protecția sănătății și securității lucrătorilor, statele membre pot adopta dispoziții legislative naționale sau o procedură națională, prin care autoritatea competentă autorizează sau înregistrează acorduri colective, care prevăd derogări de la limitele stabilite la alineatele (1) și (2). Astfel de derogări respectă, pe cât posibil, standardele stabilite, dar pot lua în considerare perioade de concediu mai dese sau mai lungi sau pot acorda permisiuni compensatorii pentru ofițerii de cart sau pentru	-	Prevederi UE opționale	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
navigatorii care lucrează la bordul navelor în timpul unor călătorii scurte.			
(7) Programul de lucru de la bordul navei se afișează în locuri ușor accesibile și cuprinde pentru fiecare poziție cel puțin: (a) orarul serviciului pe mare și orarul serviciului în port; (b) numărul maxim de ore de lucru sau numărul minim de ore de odihnă impus de dispozițiile legale sau convențiile colective în vigoare în statele membre.	12. Programul de muncă de la bordul navei se afișează în locuri ușor accesibile și cuprinde pentru fiecare poziție cel puțin: 1) orarul serviciului pe mare și orarul serviciului în port; 2) numărul maxim de ore de muncă sau numărul minim de ore de odihnă impus de dispozițiile legale sau convențiile colective de muncă.		
(8) Programul prevăzut la alineatul (7) este întocmit într-un format standard în limba sau limbile de lucru folosite la bordul navei și în engleză.	13. Programul de muncă prevăzut la punctul 12 corespunde modelului din anexa nr. 1 și este întocmit în limba sau limbile de lucru folosite la bordul navei și în limba engleză.	Compatibil	Formatul standard este asigurat prin modelul din anexa nr. 1 la Regulament, care se înlocuiește integral prin subpunctul 1.2.23 din PHG.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Clauza 6 (1) Munca de noapte a navigatorilor mai tineri de 18 ani este interzisă. În sensul prezentei clauze, „noaptea” este definită conform practicilor și legislației naționale. Aceasta va cuprinde o perioadă de cel puțin nouă ore, care începe nu mai târziu de miezul nopții și care se încheie nu mai devreme de ora 5 dimineța.	4. Se interzice: 1) munca la bordul navei a persoanelor cu vârsta sub 16 ani; 2) înrolarea membrilor de echipaj cu vârsta mai mică de 18 ani la: a) munca de noapte;	Compatibil	Tezele a II-a și a III-a - lacună eliminată prin proiect. Actul de bază utilizează noțiunea de „muncă de noapte” fără a o defini. Definiția proprie stabilită la pct. 3 satisface cumulativ cele trei condiții ale directivei: durata este de nouă ore (22.00-7.00); perioada începe la ora 22.00, nu mai târziu de miezul nopții; se încheie la ora 7.00, nu mai devreme de ora 5 dimineța.
(2) Autoritățile competente pot autoriza excepții de la aplicarea strictă a restricției de muncă de noapte în următoarele cazuri: (a) dacă ar fi afectată formarea eficientă a navigatorilor în cauză, în conformitate cu programele și orarele stabilite; sau (b) dacă natura specifică a sarcinii sau un program de formare recunoscut reclamă ca navigatorii aflați sub incidența excepției să muncească noaptea și dacă autoritatea stabilește, în urma consultării organizațiilor de armatori și de navigatori	4¹. Prin derogare de la punctul 4 subpunctul 2) litera a), Agenția Navală are dreptul să autorizeze excepții de la interdicția muncii de noapte a membrilor de echipaj cu vârsta mai mică de 18 ani în următoarele cazuri: 1) dacă ar fi afectată formarea eficientă a membrilor de echipaj în cauză, în conformitate cu programele și orarele stabilite; sau 2) dacă natura specifică a sarcinii sau un program de formare recunoscut impune ca membrii de echipaj aflați	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
implicate, că munca nu va dăuna sănătății sau bunăstării acestora.	sub incidența excepției să presteze muncă de noapte și dacă Agenția Navală stabilește, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, că munca nu dăunează sănătății sau bunăstării acestora.		
(3) Încadrarea, angajarea sau munca navigatorilor mai tineri de 18 ani este interzisă în cazul în care munca poate pune în pericol sănătatea sau siguranța acestora. Aceste categorii de muncă sunt stabilite prin legislația sau reglementările naționale sau de către autoritatea competentă, în urma consultării organizațiilor de armatori și de navigatori implicate, în conformitate cu normele internaționale relevante.	4. Se interzice: 1) munca la bordul navei a persoanelor cu vârsta sub 16 ani; 2) înrolarea membrilor de echipaj cu vârsta mai mică de 18 ani la: a) munca de noapte; b) munca la cald sau munca cu foc deschis; c) munca în afara bordului navei; d) munca în calitate de bucătar și la curățarea aparatelor de bucătărie; e) ridicarea, deplasarea sau transportarea încărcăturii sau obiectelor grele care depășesc normele de solicitare maximă admise pentru persoanele mai tinere de 18 ani la ridicarea și transportarea manuală a greutăților, aprobate de Guvern; f) munca în interiorul boilerelor și tancurilor; g) expunerea la zgomote sau vibrații cu nivel nociv; h) manipularea unor instalații de ridicat sau a altor echipamente sau utilaje cu motor ori comunicarea prin semnale cu operatorii de echipamente de acest gen; i) manipularea cablurilor de amaraj sau de remorcare sau a echipamentelor de ancorare; j) legarea/dezlegarea navei;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	k) munca la înălțime sau pe punte în condiții meteorologice nefavorabile; l) întreținerea echipamentului electric; m) expunerea la materiale potențial dăunătoare sau agenți fizici nocivi, precum substanțele periculoase sau toxice și radiațiile ionizante; n) manipularea sau controlul asupra bărcilor navei; și o) în alte cazuri, unde munca poate pune în pericol sănătatea sau siguranța acestora.		
Clauza 7 (1) Comandantul unei nave are dreptul să ceară unui navigator să efectueze oricâte ore de lucru sunt necesare pentru siguranța imediată a navei, a persoanelor de la bord și a încărcăturii sau în scopul ajutorării altor nave sau a persoanelor aflate în pericol pe mare.	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.	Compatibil	
(2) În conformitate cu alineatul (1), comandantul poate să suspende programul orelor de lucru sau al orelor de odihnă și să solicite unui navigator să efectueze oricâte ore de lucru sunt necesare, până la restabilirea situației normale.			
(3) De îndată ce este practic posibil, după restabilirea situației normale, comandantul se asigură ca toți navigatorii care au efectuat o activitate în perioada programată pentru odihnă să beneficieze de o perioadă de odihnă corespunzătoare.	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.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Clauza 8 (1) Pentru a permite monitorizarea respectării dispozițiilor stabilite în clauza 5, se întocmesc registrele orelor zilnice de lucru sau de odihnă ale navigatorilor. Navigatorul primește o copie a înregistrărilor care îl privesc, semnată de comandant sau de persoana autorizată de comandant, precum și de navigator.	18. Pentru a monitoriza respectarea dispozițiilor stabilite în punctele 7-13, comandantul navei întocmește un registru al orelor zilnice de muncă sau de odihnă ale membrilor de echipaj, conform modelului prevăzut în anexa nr. 2. 21. Fiecare membru de echipaj primește lunar o copie a înregistrărilor care îl vizează, semnată de comandant sau de persoana împuternicită de comandant, precum și de membrul de echipaj respectiv.	Compatibil	
(2) Se stabilesc procedurile pentru ținerea la bord a acestor registre, inclusiv intervalele de timp la care se înregistrează informațiile. Formatul registrelor pentru orele de lucru sau orele de odihnă ale navigatorilor se stabilesc ținând seama de toate liniile directoare internaționale disponibile. Formatul se stabilește în limba prevăzută de clauza 5 alineatul (8).	19. Armatorii aduc la cunoștința echipajului navei procedurile pentru ținerea la bord a registrului prevăzut de punctul 18 și păstrează informațiile înregistrate pe o perioada de trei ani. 20. Registrul se completează în limba sau limbile de lucru folosite la bordul navei și în limba engleză.	Compatibil	
(3) O copie a dispozițiilor relevante ale legislației naționale legate de acest acord și convențiile colective relevante sunt ținute la bord, fiind ușor accesibile echipajului.	22. O copie a prezentului Regulament și a convențiilor colective, după caz, sunt ținute la bordul navei și sunt ușor accesibile echipajului.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Clauza 9 Registrele prevăzute la clauza 8 sunt examinate și vizate la intervale corespunzătoare, în vederea monitorizării respectării prevederilor care reglementează orele de lucru și orele de odihnă, adoptate în aplicarea prezentului acord.	23. Registrul prevăzut la punctul 18 este examinat și vizat de Agenția Navală la intervale corespunzătoare, în vederea monitorizării respectării prevederilor prezentului Regulament care reglementează orele de muncă și orele de odihnă. La solicitarea Agenției Navale sau a Inspectoratului de Stat al Muncii, armatorul este obligat să transmită registrul spre examinare.	Compatibil	
Clauza 10 (1) La stabilirea, aprobarea sau revizuirea nivelurilor de dotare cu personal, este necesar să se țină seama de nevoia de a se evita sau diminua, pe cât este posibil, orele excesive de lucru, și de a se asigura odihnă suficientă și de a limita oboseala.	17. La stabilirea echipajului minim cu care nava poate părăsi portul, Agenția Navală ia în considerare necesitatea de a evita sau reduce, pe cât este posibil, orele excesive de muncă, de a asigura odihna suficientă și de a limita oboseala.	Compatibil	
(2) Dacă registrele sau alte dovezi indică încălcări ale prevederilor care reglementează orele de lucru sau orele de odihnă, se iau măsuri, inclusiv, dacă este necesar, revizuirea mărimii echipajului navei, pentru a se evita încălcări viitoare.	24. Dacă registrul prevăzut la punctul 18 sau alte probe indică încălcări ale prevederilor care reglementează orele de muncă sau orele de odihnă, Agenția Navală ia măsurile necesare pentru a se evita încălcări viitoare, inclusiv, dacă este necesar, revizuieste numărul echipajului minim al navei.	Compatibil	
(3) Toate navele cărora li se aplică acest acord trebuie să aibă un echipaj suficient, sigur și eficient, în conformitate cu documentul care stabilește asigurarea unui echipaj minim sigur sau cu un document echivalent emis de autoritatea competentă.	16. Navele cu drept de navigație sub pavilionul Republicii Moldova sunt asigurate cu un echipaj suficient, sigur și eficient, în conformitate cu certificatul echipajului minim emis de Agenția Navală, iar membrul de echipaj trebuie: 1) să fie titular al unui brevet/certificat de capacitate, conform funcției exercitate, sau al unui act de confirmare a acestuia, eliberat în condițiile legii, care să ateste	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	calificarea pentru a-și exercita atribuțiile sau munca la bord; și 2) să dețină un contract de muncă semnat de către armator și membrul de echipaj în cauză.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Clauza 11 Nici o persoană cu vârsta sub 16 ani nu va lucra pe o navă.	4. Se interzice: 1) munca la bordul navei a persoanelor cu vârsta sub 16 ani;	Compatibil	
Clauza 12 Proprietarul navei asigură comandantului resursele necesare în vederea respectării obligațiilor care decurg din prezentul acord, inclusiv cele referitoare la asigurarea unui echipaj adecvat al navei. Comandantul ia toate măsurile necesare pentru ca cerințele privind orele de muncă și orele de odihnă ale navigatorilor, care decurg din prezentul acord, să fie respectate.	25. Armatorul este obligat să asigure comandantului resursele necesare în vederea respectării obligațiilor care decurg din prezentul Regulament, inclusiv cele referitoare la asigurarea unui echipaj adecvat al navei. 26. Comandantul navei este responsabil de respectarea cerințelor cu privire la orele de muncă și orele de odihnă ale echipajului navei care decurg din prezentul Regulament.	Compatibil	
Clauza 13 1. Niciun navigator nu poate lucra la bordul unei nave dacă nu posedă un certificat medical care să ateste că este apt să își îndeplinească sarcinile.	27. Fiecare membru de echipaj este obligat să posede o fișă de aptitudine medicală eliberată în conformitate cu prevederile Regulii I/9 și ale Secțiunii A-I/9 din Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (în continuare - <i>STCW 78</i>) și ale Codului de pregătire, brevetare/atestare a personalului navigant și efectuare a serviciului de cart (<i>STCW Code</i>), care să ateste că este apt să își îndeplinească atribuțiile la bordul navei sau o fișă de aptitudine medicală care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe.	Compatibil	
2. Nu sunt permise decât excepțiile prevăzute de prezentul acord.	28¹. De la cerințele prevăzute la punctele 27 și 28 nu se admit alte excepții decât cele prevăzute la punctele 34 și 35.	Compatibil	
3. Autoritatea competentă solicită ca, înainte de a începe lucrul pe o navă, fiecare navigator să posede un certificat	28. Agenția Navală solicită ca, înainte de a începe munca pe o navă, fiecare membru de echipaj să posede o fișă de aptitudine medicală valabilă care să ateste că acesta este		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
medical valabil care să ateste că acesta este apt să își îndeplinească sarcinile prevăzute în cadrul muncii în larg.	apt să își îndeplinească atribuțiile prevăzute în cadrul muncii în larg.		
4. Pentru a se asigura că aceste certificate medicale reflectă cu adevărat starea de sănătate a navigatorului, corespunzător cu sarcinile pe care acesta trebuie să le îndeplinească, autoritatea competentă stabilește natura examenului și a certificatului medical, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori implicate și ținând seama cu strictete de liniile directoare internaționale aplicabile.	37. Membrii de echipaj se supun periodic examenelor medicale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 146/2026 cu privire la supravegherea sănătății lucrătorilor (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2026, nr. 194-197, art. 228). Examenul medical în baza căruia se eliberează fișa de aptitudine medicală este gratuit pentru membrul de echipaj și se efectuează cu respectarea principiului confidențialității medicale. Natura examenului medical și detaliile care se includ în fișa de aptitudine medicală se stabilesc de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, ținând seama de STCW 78 și de liniile directoare internaționale aplicabile.	Compatibil	
5. Prezentul acord nu aduce atingere Convenției internaționale din 1978 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, cu modificările ulterioare („STCW”). Un certificat medical eliberat conform cerințelor STCW este acceptat de autoritatea competentă, în sensul punctelor 1 și 2 din prezenta clauză. În mod similar, pentru navigatorii care nu intră sub incidența STCW, este acceptat un certificat medical care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe.	27. Fiecare membru de echipaj este obligat să posede o fișă de aptitudine medicală eliberată în conformitate cu prevederile Regulii I/9 și ale Secțiunii A-I/9 din Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (în continuare - <i>STCW 78</i>) și ale Codului de pregătire, brevetare/atestare a personalului navigant și efectuare a serviciului de cart (STCW Code), care să ateste că este apt să își îndeplinească atribuțiile la bordul navei sau o fișă de aptitudine medicală care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	29. În mod similar, pentru echipajul navei care nu cade sub incidența STCW 78, este acceptată o fișă de aptitudine medicală care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe.		
6. Certificatul medical trebuie eliberat de un medic calificat în mod corespunzător sau, în cazul unui certificat care privește doar vederea, de o persoană recunoscută de autoritatea competentă ca fiind calificată pentru a elibera un astfel de certificat. Medicii trebuie să beneficieze de independență profesională completă în exercitarea aprecierii lor medicale în cadrul examenului medical.	30. Fișa de aptitudine medicală este eliberată de un medic calificat corespunzător din cadrul unei instituții medicale publice sau private, iar în cazul unei fișe care privește doar vederea - de o persoană recunoscută de Agenția Navală ca fiind calificată să elibereze o astfel de fișă. Medicii beneficiază de independență profesională completă în exercitarea aprecierii lor medicale în cadrul examenului medical.	Compatibil	
7. Navigatorii cărora le-a fost refuzată eliberarea unui certificat sau a căror capacitate de muncă a fost limitată, în special în ceea ce privește durata, postul de lucru sau zona de comerț, au dreptul la un nou examen medical, efectuat de alt medic independent sau de un medic expert independent.	31. Membrii de echipaj cărora le-a fost refuzată eliberarea unei fișe de aptitudine medicală sau a căror capacitate de muncă a fost limitată, în special în ceea ce privește durata, postul de muncă sau zona de comerț, au dreptul la un nou examen medical, efectuat de un alt medic independent sau de un medic expert independent.	Compatibil	
8. Fiecare certificat medical trebuie să menționeze în special că: (a) sunt satisfăcătoare auzul și vederea navigatorului în cauză, precum și vederea cromatică normală în cazul navigatorilor care vor fi angajați pe posturi în care capacitatea de a efectua munca cerută poate fi afectată de tulburări de vedere cromatică; și (b) navigatorul respectiv nu suferă de nicio boală care ar putea să se agraveze din cauza muncii în larg, să îl facă inapt	32. Fișa de aptitudine medicală constată că: 1) sunt satisfăcătoare auzul și vederea membrului de echipaj în cauză, precum și vederea cromatică normală în cazul echipajului navei care va fi angajat pe posturi în care capacitatea de a efectua munca cerută poate fi afectată de tulburări de vedere cromatică; și 2) membrul de echipaj respectiv nu suferă de boli care ar putea să se agraveze din cauza muncii în larg, să îl facă inapt pentru munca în larg sau să pună în pericol sănătatea altor persoane de la bord.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
pentru munca în larg sau să pună în pericol sănătatea altor persoane de la bord. 9. În afara cazului în care natura sarcinilor specifice îndeplinite de navigatorul respectiv sau dispozițiile STCW prevăd o perioadă mai scurtă: (a) un certificat medical este valabil pentru o perioadă de maximum doi ani, cu excepția cazului în care navigatorul este mai tânăr de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an; (b) o certificare a vederii cromatice normale este valabilă pentru o perioadă de maximum șase ani.			
10. În situații de urgență, autoritatea competentă poate autoriza ca un navigator să lucreze, fără un certificat medical valabil, până la următorul port unde navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, în următoarele condiții: (a) perioada unei astfel de autorizări să nu depășească trei luni; și (b) navigatorul în cauză să posede un certificat medical expirat de dată recentă.	33. În afara cazului în care natura sarcinilor specifice îndeplinite de membrul de echipaj respectiv sau dispozițiile STCW 78 prevăd o perioadă mai scurtă: 1) fișa de aptitudine medicală este valabilă pentru o perioadă de maximum doi ani, cu excepția cazului în care membrul de echipaj are vârsta mai mică de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an; 2) fișa de aptitudine medicală a vederii cromatice normale este valabilă pentru o perioadă de maximum șase ani.	Compatibil	
11. Dacă perioada de validitate a unui certificat medical expiră în timpul unei curse, certificatul va rămâne în vigoare până la următorul port în care navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, cu condiția ca această perioadă să nu depășească trei luni.	34. În situații de urgență, Agenția Navală este în drept să îi permită unui membru de echipaj să lucreze fără o fișă de aptitudine medicală valabilă, până la următorul port unde membrul de echipaj poate obține o fișă de aptitudine medicală de la un medic calificat, în următoarele condiții: 1) perioada autorizării să nu depășească trei luni; și 2) membrul de echipaj în cauză să posede o fișă de aptitudine medicală expirată de dată recentă.	Compatibil	
	35. Dacă perioada de validitate a fișei de aptitudine medicală expiră în timpul unei curse, fișa respectivă se consideră valabilă până la următorul port în care membrul de echipaj poate obține o nouă fișă de aptitudine medicală de la un medic calificat, cu condiția ca această perioadă să nu depășească trei luni.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
12. Certificatele medicale pentru navigatorii care lucrează pe nave care efectuează de obicei transporturi internaționale trebuie să fie emise cel puțin în limba engleză.	36. Fișele de aptitudine medicală pentru membrii de echipaj care lucrează pe nave ce efectuează de obicei transporturi internaționale se emit cel puțin în limba engleză.	Compatibil	
13. Natura examenului medical care urmează să fie efectuat și detaliile care se includ în certificatul medical se stabilesc după consultarea cu organizațiile de armatori și de navigatori implicate.	37. Membrii de echipaj se supun periodic examenelor medicale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 146/2026 cu privire la supravegherea sănătății lucrătorilor (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2026, nr. 194-197, art. 228). Examenul medical în baza căruia se eliberează fișa de aptitudine medicală este gratuit pentru membrul de echipaj și se efectuează cu respectarea principiului confidențialității medicale. Natura examenului medical și detaliile care se includ în fișa de aptitudine medicală se stabilesc de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, ținând seama de STCW 78 și de liniile directoare internaționale aplicabile.	Compatibil	
14. Toți navigatorii se supun periodic examenelor medicale. Ofițerii de cart cu probleme de sănătate, atestate de un medic ca fiind cauzate de munca pe timp de noapte, se transferă, dacă este posibil, la o muncă de zi pentru care sunt apți.	38. Ofițerii de cart cu probleme de sănătate, atestate de un medic ca fiind cauzate de munca pe timp de noapte, se transferă, dacă este posibil, la o muncă de zi pentru care sunt apți.	Compatibil	Prima teză a fost transpusă prin pct. 37.
15. Examenul medical prevăzut la punctele 13 și 14 este gratuit și respectă principiul confidențialității medicale. Astfel de examene medicale pot fi efectuate în cadrul sistemului național de sănătate.	<i>Pct. 37:</i> Examenul medical în baza căruia se eliberează fișa de aptitudine medicală este gratuit pentru membrul de echipaj și se efectuează cu respectarea principiului confidențialității medicale.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Clauza 14 Proprietarii de nave furnizează autorităților naționale competente, la cererea acestora, informații cu privire la ofițerii de cart și la alți lucrători pe timp de noapte. Clauza 15 Navigatorii trebuie să beneficieze de protecția sănătății și securității adaptate naturii muncii lor. La dispoziția navigatorilor care lucrează ziua sau noaptea sunt puse servicii sau echipamente de protecție și prevenire pentru securitatea și sănătatea acestora.	39. Armatorii sunt obligați: 1) să asigure respectarea condițiilor de protecție și securitate la locul de muncă, în conformitate cu Legea securității și sănătății în muncă nr. 186/2008; 2) să pună la dispoziția membrilor echipajului navei care lucrează ziua sau noaptea, servicii sau echipamente de protecție și prevenire pentru securitatea și sănătatea acestora; 3) să furnizeze, la cerere, Agenției Navale și/sau Inspectoratului de Stat al Muncii, informații cu privire la ofițerii de cart și la alți lucrători care îndeplinesc serviciul pe timp de noapte.	Compatibil	
Clauza 16 Fiecare navigator are dreptul la un concediu anual plătit. Concediul anual plătit este calculat pe baza a minimum 2,5 zile calendaristice pe lună lucrată și proporțional pentru lunile lucrate incomplet. Perioada minimă de concediu anual plătit nu poate fi înlocuită cu o indemnizație financiară, cu excepția cazului în care relația de muncă încetează.	40. Fiecare membru de echipaj are dreptul la un concediu de odihnă anual plătit. Durata concediului de odihnă anual plătit se calculează pe baza a minimum 2,5 zile calendaristice pentru fiecare lună lucrată și proporțional pentru lunile lucrate incomplet. Nu se admite înlocuirea concediului de odihnă anual plătit printr-o compensație în bani, cu excepția cazurilor de încetare a contractului individual de muncă.	Compatibil	

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 Compatibilitate	9 Observații
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 Compatibil itate	9 Observ ații
	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 Compatibil itate	9 Observ ații
--------------------------	--------------------------------------	--------------------------	---------------------

	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 Compatibil itate	9 Observ ații
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 Compatibil itate	9 Observ ații
--------------------------	--------------------------------------	--------------------------	---------------------

utilizând o linie continuă		odihn ă într-o perioa da de 24 de ore	arii	membrul echipajului ¹	
Or e 0	01234567890123456789012 00000000011111111112222			Ore de munc ă sau odihn ă, după caz, în orice perioa dă de 24 de ore ²	Ore de munc ă sau odihn ă, după caz, în orice perioa dă de 7 zile ²
Da tă					

Verso		Ore de odihn ă într-o perioa da de 24 de ore	Coment arii	A nu se completa de membrul echipajului ¹	
Or e 0	01234567890123456789012 00000000011111111112222			Ore de munc ă sau odihn ă, după caz, în orice perioa dă de 24 de ore ²	Ore de munc ă sau odihn ă, după caz, în orice perioa dă de 7 zile ²
Da tă					

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

[illegible]

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

Ore	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3

(¹) A se completa și utiliza în conformitate cu procedurile stabilite de autoritatea competentă potrivit cu cerințele relevante din Convenția OIM nr. 180 privind Convenția referitoare la timpul de lucru al navigatorilor și efectivele navelor, 1996.

(²) Calcule sau verificări suplimentare pot fi necesare pentru a asigura conformitatea cu cerințele relevante ale Convenției OIM nr. 180 privind Convenția referitoare la timpul de lucru al navigatorilor și efectivele navelor, 1996, și Convenția Internațională privind normele de formare, certificare și cart, 1978, modificată.

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 124 din 20 mai 2009, nr. CELEX: 32009L0013
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 (transpune parțial articolul 2 punctele 1-5 din Directivă).
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 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 1 Prezenta directivă pune în aplicare Acordul privind Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim, încheiat la 19 mai 2008 între organizațiile reprezentând patronatul și sindicatele din sectorul transportului maritim (Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană ECSA și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi ETF), astfel cum este prevăzut în anexă.		Prevederi UE netranspuse	Directiva 2009/13/CE are dublă natură: articolul 2 aparține acquis-ului privind timpul de lucru - obiectul de reglementare al HG nr. 342/2024, în timp ce articolul 1 și ANEXA pun în aplicare Acordul ECSA-ETF privind Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim, cu un obiect de reglementare distinct (contracte de muncă, salarii, repatriere, cazare, alimentație, asistență medicală, răspunderea armatorului, protecție socială). Normele legate de MLC se vor transpune printr-un act normativ separat.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 2 Anexa la Directiva 1999/63/CE a Consiliului se modifică după cum urmează: 1. La clauza 1 se adaugă următorul punct 3: „3. În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă unele categorii de persoane pot fi considerate navigatori în sensul prezentului acord, chestiunea se soluționează de autoritatea competentă din fiecare stat membru, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate în această chestiune. În acest context, se va ține seama în mod expres de rezoluția celei de a 94-a Sesiuni (maritime) a Conferinței generale a Organizației Internaționale a Muncii de informare cu privire la categoriile profesionale.”	3². În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă unele categorii de persoane pot fi considerate membri de echipaj în sensul prezentului Regulament, chestiunea se soluționează de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate. Agenția Navală ține seama de rezoluția celei de-a 94-a sesiuni (maritime) a Conferinței generale a Organizației Internaționale a Muncii privind informarea cu privire la categoriile profesionale.	Compatibil	
2. La clauza 2, literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text: „(c) «navigator» înseamnă orice persoană încadrată în muncă sau angajată sau care lucrează, indiferent de funcție, la bordul unei nave căreia i se aplică prezentul acord; (d) «armator» înseamnă proprietarul navei sau o altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat răspunderea exploataării navei față de proprietarul acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a fost de acord să preia toate obligațiile și răspunderile impuse armatorilor conform prezentului acord, indiferent dacă alte organizații sau persoane	3. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele definiții: <i>armator</i> - proprietarul navei sau o altă persoană fizică ori juridică, precum administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat răspunderea exploataării navei față de proprietarul acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a acceptat să preia toate obligațiile și răspunderile stabilite în sarcina armatorului prin prezentul Regulament, indiferent dacă alte persoane fizice sau juridice îndeplinesc anumite obligații sau răspunderi în numele armatorului; <i>membru de echipaj</i> - persoana care este înrolată pe navă sau care este admisă la muncă la bordul unei nave, indiferent de funcție;	Compatibil	Definiția pentru <i>armator</i> a fost preluată în forma în limitele art. 22 alin. (2) din Codul navigației maritime comerciale nr. 599/1999.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
îndeplinesc anumite obligații sau răspunderi în numele armatorului.” 3. Clauza 6 se înlocuiește cu textul următor: „1. Munca de noapte a navigatorilor mai tineri de 18 ani este interzisă. În sensul prezentei clauze, «noaptea» este definită conform practicilor și legislației naționale. Aceasta va cuprinde o perioadă de cel puțin nouă ore, care începe nu mai târziu de miezul nopții și care se încheie nu mai devreme de ora 5 dimineața. 2. Autoritățile competente pot autoriza excepții de la aplicarea strictă a restricției de muncă de noapte în următoarele cazuri: (a) dacă ar fi afectată formarea eficientă a navigatorilor în cauză, în conformitate cu programele și orarele stabilite; sau (b) dacă natura specifică a sarcinii sau un program de formare recunoscut reclamă ca navigatorii aflați sub incidența excepției să muncească noaptea și dacă autoritatea stabilește, în urma consultării organizațiilor de armatori și de navigatori implicate, că munca nu va dăuna sănătății sau bunăstării acestora. 3. Încadrarea, angajarea sau munca navigatorilor mai tineri de 18 ani este interzisă în cazul în care munca poate pune în pericol sănătatea sau siguranța acestora. Aceste categorii de muncă sunt stabilite prin legislația sau reglementările naționale sau de către autoritatea competentă, în urma consultării organizațiilor de armatori și de navigatori implicate, în conformitate cu normele internaționale relevante.”	4. Se interzice: 1) munca la bordul navei a persoanelor cu vârsta sub 16 ani; 2) înrolarea membrilor de echipaj cu vârsta mai mică de 18 ani la: a) munca de noapte; <i>Pct. 3:</i> <i>noapte</i> - perioada cuprinsă între orele 22.00 și 7.00; 4¹. Prin derogare de la punctul 4 subpunctul 2) litera a), Agenția Navală are dreptul să autorizeze excepții de la interdicția muncii de noapte a membrilor de echipaj cu vârsta mai mică de 18 ani în următoarele cazuri: 1) dacă ar fi afectată formarea eficientă a membrilor de echipaj în cauză, în conformitate cu programele și orarele stabilite; sau 2) dacă natura specifică a sarcinii sau un program de formare recunoscut impune ca membrii de echipaj aflați sub incidența excepției să presteze muncă de noapte și dacă Agenția Navală stabilește, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, că munca nu dăunează sănătății sau bunăstării acestora.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
4. Clauza 13 se înlocuiește cu textul următor: „1. Niciun navigator nu poate lucra la bordul unei nave dacă nu posedă un certificat medical care să ateste că este apt să își îndeplinească sarcinile. 2. Nu sunt permise decât excepțiile prevăzute de prezentul acord. 3. Autoritatea competentă solicită ca, înainte de a începe lucrul pe o navă, fiecare navigator să posede un certificat medical valabil care să ateste că acesta este apt să își îndeplinească sarcinile prevăzute în cadrul muncii în larg. 4. Pentru a se asigura că aceste certificate medicale reflectă cu adevărat starea de sănătate a navigatorului, corespunzător cu sarcinile pe care acesta trebuie să le îndeplinească, autoritatea competentă stabilește natura examenului și a certificatului medical, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori implicate și ținând seama cu strictețe de liniile directe internaționale aplicabile. 5. Prezentul acord nu aduce atingere Convenției internaționale din 1978 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, cu modificările ulterioare («STCW»). Un certificat medical eliberat conform cerințelor STCW este acceptat de autoritatea competentă, în sensul punctelor 1 și 2 din prezenta clauză. În mod similar, pentru navigatorii care nu intră sub incidența STCW, este acceptat un certificat medical care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe.	27. Fiecare membru de echipaj este obligat să posede o fișă de aptitudine medicală eliberată în conformitate cu prevederile Regulii I/9 și ale Secțiunii A-I/9 din Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (în continuare - <i>STCW</i> 78) și ale Codului de pregătire, brevetare/atestare a personalului navigant și efectuare a serviciului de cart (STCW Code), care să ateste că este apt să își îndeplinească atribuțiile la bordul navei sau o fișă de aptitudine medicală care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe. 28¹. De la cerințele prevăzute la punctele 27 și 28 nu se admit alte excepții decât cele prevăzute la punctele 34 și 35. 28. Agenția Navală solicită ca, înainte de a începe munca pe o navă, fiecare membru de echipaj să posede o fișă de aptitudine medicală valabilă care să ateste că acesta este apt să își îndeplinească atribuțiile prevăzute în cadrul muncii în larg. 37. Membrii de echipaj se supun periodic examenelor medicale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 146/2026 cu privire la supravegherea sănătății lucrătorilor (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2026, nr. 194-197, art. 228). Examenul medical în baza căruia se eliberează fișa de aptitudine medicală este gratuit pentru membrul de echipaj și se efectuează cu respectarea principiului confidențialității medicale.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
6. Certificatul medical trebuie eliberat de un medic calificat în mod corespunzător sau, în cazul unui certificat care privește doar vederea, de o persoană recunoscută de autoritatea competentă ca fiind calificată pentru a elibera un astfel de certificat. Medicii trebuie să beneficieze de independență profesională completă în exercitarea aprecierii lor medicale în cadrul examenului medical. 7. Navigatorii cărora le-a fost refuzată eliberarea unui certificat sau a căror capacitate de muncă a fost limitată, în special în ceea ce privește durata, postul de lucru sau zona de comerț, au dreptul la un nou examen medical, efectuat de alt medic independent sau de un medic expert independent. 8. Fiecare certificat medical trebuie să menționeze în special că: (a) sunt satisfăcătoare auzul și vederea navigatorului în cauză, precum și vederea cromatică normală în cazul navigatorilor care vor fi angajați pe posturi în care capacitatea de a efectua munca cerută poate fi afectată de tulburări de vedere cromatică; și (b) navigatorul respectiv nu suferă de nicio boală care ar putea să se agraveze din cauza muncii în larg, să îl facă inapt pentru munca în larg sau să pună în pericol sănătatea altor persoane de la bord. 9. În afara cazului în care natura sarcinilor specifice îndeplinite de navigatorul respectiv sau dispozițiile STCW prevăd o perioadă mai scurtă: (a) un certificat medical este valabil pentru o perioadă de maximum doi ani, cu excepția cazului în care	Natura examenului medical și detaliile care se includ în fișa de aptitudine medicală se stabilesc de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, ținând seama de STCW 78 și de liniile directoare internaționale aplicabile. 27. Fiecare membru de echipaj este obligat să posede o fișă de aptitudine medicală eliberată în conformitate cu prevederile Regulii I/9 și ale Secțiunii A-I/9 din Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (în continuare - <i>STCW</i> 78) și ale Codului de pregătire, brevetare/atestare a personalului navigant și efectuare a serviciului de cart (<i>STCW</i> Code), care să ateste că este apt să își îndeplinească atribuțiile la bordul navei sau o fișă de aptitudine medicală care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe. 29. În mod similar, pentru echipajul navei care nu cade sub incidența STCW 78, este acceptată o fișă de aptitudine medicală care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe. 30. Fișa de aptitudine medicală este eliberată de un medic calificat corespunzător din cadrul unei instituții medicale publice sau private, iar în cazul unei fișe care privește doar vederea - de o persoană recunoscută de Agenția Navală ca fiind calificată să elibereze o astfel de fișă.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
navigatorul este mai tânăr de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an; (b) o certificare a vederii cromatice normale este valabilă pentru o perioadă de maximum șase ani. 10. În situații de urgență, autoritatea competentă poate autoriza ca un navigator să lucreze, fără un certificat medical valabil, până la următorul port unde navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, în următoarele condiții: (a) perioada unei astfel de autorizări să nu depășească trei luni; și (b) navigatorul în cauză să posede un certificat medical expirat de dată recentă. 11. Dacă perioada de validitate a unui certificat medical expiră în timpul unei curse, certificatul va rămâne în vigoare până la următorul port în care navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, cu condiția ca această perioadă să nu depășească trei luni. 12. Certificatele medicale pentru navigatorii care lucrează pe nave care efectuează de obicei transporturi internaționale trebuie să fie emise cel puțin în limba engleză. 13. Natura examenului medical care urmează să fie efectuat și detaliile care se includ în certificatul medical se stabilesc după consultarea cu organizațiile de armatori și de navigatori implicate. 14. Toți navigatorii se supun periodic examenelor medicale. Ofițerii de cart cu probleme de sănătate, atestate de un medic ca fiind cauzate de munca pe timp	Medicii beneficiază de independență profesională completă în exercitarea aprecierii lor medicale în cadrul examenului medical. 31. Membrii de echipaj cărora le-a fost refuzată eliberarea unei fișe de aptitudine medicală sau a căror capacitate de muncă a fost limitată, în special în ceea ce privește durata, postul de muncă sau zona de comerț, au dreptul la un nou examen medical, efectuat de un alt medic independent sau de un medic expert independent. 32. Fișa de aptitudine medicală constată că: 1) sunt satisfăcătoare auzul și vederea membrului de echipaj în cauză, precum și vederea cromatică normală în cazul echipajului navei care va fi angajat pe posturi în care capacitatea de a efectua munca cerută poate fi afectată de tulburări de vedere cromatică; și 2) membrul de echipaj respectiv nu suferă de boli care ar putea să se agraveze din cauza muncii în larg, să îl facă inapt pentru munca în larg sau să pună în pericol sănătatea altor persoane de la bord. 33. În afara cazului în care natura sarcinilor specifice îndeplinite de membrul de echipaj respectiv sau dispozițiile STCW 78 prevăd o perioadă mai scurtă: 1) fișa de aptitudine medicală este valabilă pentru o perioadă de maximum doi ani, cu excepția cazului în care membrul de echipaj are vârsta mai mică de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
de noapte, se transferă, dacă este posibil, la o muncă de zi pentru care sunt apti. 15. Examenul medical prevăzut la punctele 13 și 14 este gratuit și respectă principiul confidențialității medicale. Astfel de examene medicale pot fi efectuate în cadrul sistemului național de sănătate.”	2) fișa de aptitudine medicală a vederii cromatice normale este valabilă pentru o perioadă de maximum șase ani. 34. În situații de urgență, Agenția Navală este în drept să îi permită unui membru de echipaj să lucreze fără o fișă de aptitudine medicală valabilă, până la următorul port unde membrul de echipaj poate obține o fișă de aptitudine medicală de la un medic calificat, în următoarele condiții: 1) perioada autorizării să nu depășească trei luni; și 2) membrul de echipaj în cauză să posede o fișă de aptitudine medicală expirată de dată recentă. 35. Dacă perioada de validitate a fișei de aptitudine medicală expiră în timpul unei curse, fișa respectivă se consideră valabilă până la următorul port în care membrul de echipaj poate obține o nouă fișă de aptitudine medicală de la un medic calificat, cu condiția ca această perioadă să nu depășească trei luni. 36. Fișele de aptitudine medicală pentru membrii de echipaj care lucrează pe nave ce efectuează de obicei transporturi internaționale se emit cel puțin în limba engleză. 37. Membrii de echipaj se supun periodic examenelor medicale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 146/2026 cu privire la supravegherea sănătății lucrătorilor (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2026, nr. 194-197, art. 228). Examenul medical în baza căruia se eliberează fișa de aptitudine medicală este gratuit pentru membrul de		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	echipaj și se efectuează cu respectarea principiului confidențialității medicale. Natura examenului medical și detaliile care se includ în fișa de aptitudine medicală se stabilesc de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, ținând seama de STCW 78 și de liniile directoare internaționale aplicabile. 38. Ofițerii de cart cu probleme de sănătate, atestate de un medic ca fiind cauzate de munca pe timp de noapte, se transferă, dacă este posibil, la o muncă de zi pentru care sunt apti.		
5. Clauza 16 se înlocuiește cu textul următor: „Fiecare navigator are dreptul la un concediu anual plătit. Concediul anual plătit este calculat pe baza a minimum 2,5 zile calendaristice pe lună lucrată și proporțional pentru lunile lucrate incomplet. Perioada minimă de concediu anual plătit nu poate fi înlocuită cu o indemnizație financiară, cu excepția cazului în care relația de muncă încetează.”	40. Fiecare membru de echipaj are dreptul la un concediu de odihnă anual plătit. Durata concediului de odihnă anual plătit se calculează pe baza a minimum 2,5 zile calendaristice pentru fiecare lună lucrată și proporțional pentru lunile lucrate incomplet. Nu se admite înlocuirea concediului de odihnă anual plătit printr-o compensație în bani, cu excepția cazurilor de încetare a contractului individual de muncă.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 3 (1) Statele membre pot menține sau introduce dispoziții mai favorabile decât cele prevăzute de prezenta directivă.	6. Fără a aduce atingere punctului 7, durata normală a programului de muncă al echipajului navei: 1) cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani, este de șapte ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare; 2) cu vârsta mai mare de 18 ani, este de opt ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare. 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. 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.	Compatibil	
(2) Punerea în aplicare a prezentei directive nu constituie în nicio împrejurare motiv întemeiat pentru a justifica o reducere a nivelului general de protecție a lucrătorilor din domeniile reglementate de prezenta directivă. Prezenta directivă nu aduce atingere drepturilor statelor membre și/sau patronatelor și sindicatelor de a adopta, odată cu modificarea circumstanțelor, acte cu putere de lege, norme administrative sau clauze contractuale diferite de cele	2. Punerea în aplicare a prezentului Regulament nu constituie un motiv pentru a justifica o reducere a nivelului general de protecție a lucrătorilor din domeniile reglementate de Regulament.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
în vigoare la data adoptării prezentei directive, cu condiția ca acestea să fie conforme cerințelor minime prevăzute de prezenta directivă.			
(3) Aplicarea și/sau interpretarea prezentei directive nu aduce atingere niciunei dispoziții comunitare sau naționale, cutume sau practici care prevede condiții mai favorabile pentru navigatorii în cauză.		Prevederi UE neaplicabile	
(4) Prevederile Normei A4.2 alineatul (5) litera (b) nu modifică principiul răspunderii angajatorului, prevăzut la articolul 5 din Directiva 89/391/CEE.		Prevederi UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 4 Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor naționale de aplicare a prezentei directive. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și să aibă efect de descurajare.		Prevederi UE netranspuse	
Articolul 5 (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive sau se asigură că patronatul și sindicatele au introdus măsurile necesare pe calea unui acord, în cel mult douăsprezece luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive. (2) Atunci când statele membre adoptă dispoziții, acestea 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. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul respectivelor dispoziții. (3) Statele membre transmit Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 6 Aplicarea principiului echivalenței substanțiale menționat în preambulul la acord nu aduce atingere obligațiilor care revin statelor membre în conformitate cu prezenta directivă.		Prevederi UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 7 Prezenta directivă intră în vigoare la data intrării în vigoare a Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 8 Prezenta directivă se adresează statelor membre.		Prevederi UE neaplicabile	
ANEXA ACORD încheiat între ECSA și ETF cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim			Anexa reglementează un obiect distinct de cel al HG nr. 342/2024 (contracte de muncă, salarii, repatriere, cazare, alimentație, asistență medicală, răspunderea armatorului, protecție socială). Anexa va fi transpusă printr-un act separat.

TABEL COMPARATIV

la proiectul de Hotărâre a Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 342/2024
cu privire la aprobarea Regulamentului privind regimul de muncă al echipajului navei

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
Hotărârea Guvernului nr. 342/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind regimul de muncă al echipajului navei		
în hotărâre:	1.1. în hotărâre:	în hotărâre:
<i>Clauza de armonizare</i> Prezentul Regulament transpune parțial Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST) (articolul 2, clauzele 2-4, clauza 5 (2)-(8), clauzele 6- 12, clauza 13 punctele 1-3, punctele 5-12 și punctul 14, clauzele 14-16 din anexă), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 167 din 2 iulie 1999 (CELEX: 31999L0063), așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE și transpune 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 014/29 din 20 ianuarie 2000 (CELEX: 31999L0095).	1.1.1. clauza de armonizare va avea următorul cuprins: „Prezenta hotărâre: - transpune Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 167 din 2 iulie 1999, CELEX: 31999L0063, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009; - transpune articolul 2 punctele 1-5 din Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 124 din 20 mai 2009, CELEX: 32009L0013; - transpune 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,	Prezenta hotărâre: - transpune Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 167 din 2 iulie 1999, CELEX: 31999L0063, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009; - transpune articolul 2 punctele 1-5 din Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 124 din 20 mai 2009, CELEX: 32009L0013; - transpune 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

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
	publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 14 din 20 ianuarie 2000, CELEX: 31999L0095.”;	al Uniunii Europene L 14 din 20 ianuarie 2000, CELEX: 31999L0095.
REGULAMENT privind regimul de muncă al echipajului navei (aprobat prin nr. HG 342/2024)		
1. Regulamentul privind regimul de muncă al echipajului navei (în continuare - <i>Regulament</i>) reglementează măsurile referitoare la organizarea regimului de muncă al membrilor de echipaj pentru navele cu drept de navigație sub pavilionul Republicii Moldova și furnizează un mecanism pentru verificarea și asigurarea conformității navelor care fac escală în porturile aflate sub jurisdicția Republicii Moldova, în vederea îmbunătățirii securității maritime, a condițiilor de muncă, precum și a sănătății și securității echipajului navei.	1.2.1. punctul 1 va avea următoarea redacție: “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.”;	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.
3. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele definiții: <i>inspector</i> - reprezentantul Agenției Navale responsabil, în limitele competenței sale, de efectuarea controlului condițiilor de muncă la bordul navei; <i>ore de muncă</i> - timpul pe care echipajul navei îl folosește pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu; <i>ore de odihnă</i> - timpul în afara orelor de muncă; <i>membru de echipaj</i> - persoana care este înrolată pe navă sau care este admisă la muncă la bordul unei nave, indiferent de funcție; <i>navă</i> - orice navă maritimă care desfășoară operațiuni maritime comerciale, cu excepția navelor de pescuit; <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	1.2.2. punctul 3 va avea următorul cuprins: „3. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele definiții: <i>armator</i> - proprietarul navei sau o altă persoană fizică ori juridică, precum administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat răspunderea exploataării navei față de proprietarul acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a acceptat să preia toate obligațiile și răspunderile stabilite în sarcina armatorului prin prezentul Regulament, indiferent dacă alte persoane fizice sau juridice îndeplinesc anumite obligații sau răspunderi în numele armatorului; <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;	3. În sensul prezentului Regulament, se aplică următoarele definiții: <i>armator</i> - proprietarul navei sau o altă persoană fizică ori juridică, precum administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat răspunderea exploataării navei față de proprietarul acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a acceptat să preia toate obligațiile și răspunderile stabilite în sarcina armatorului prin prezentul Regulament, indiferent dacă alte persoane fizice sau juridice îndeplinesc anumite obligații sau răspunderi în numele armatorului; <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

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
riscurile de securitate sau sănătate pentru membrii echipajului său.	<i>ore de muncă</i> - timpul în care membrului de echipaj i se cere să presteze muncă în beneficiul navei; <i>ore de odihnă</i> - timpul în afara orelor de muncă, cu excepția pauzelor scurte; membru de echipaj - persoana care este înrolată pe navă sau care este admisă la muncă la bordul unei nave, indiferent de funcție; <i>navă</i> - orice navă maritimă care desfășoară operațiuni maritime comerciale, cu excepția navelor de pescuit; <i>noapte</i> - perioada cuprinsă între orele 22.00 și 7.00; <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.”;	Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. ___/2026; <i>ore de muncă</i> - timpul în care membrului de echipaj i se cere să presteze muncă în beneficiul navei; <i>ore de odihnă</i> - timpul în afara orelor de muncă, cu excepția pauzelor scurte; <i>membru de echipaj</i> - persoana care este înrolată pe navă sau care este admisă la muncă la bordul unei nave, indiferent de funcție; <i>navă</i> - orice navă maritimă care desfășoară operațiuni maritime comerciale, cu excepția navelor de pescuit; <i>noapte</i> - perioada cuprinsă între orele 22.00 și 7.00; <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.
	1.2.3. se completează cu punctul 3¹ cu următorul cuprins: „3¹. În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă o navă trebuie considerată navă maritimă sau navă care desfășoară operațiuni maritime comerciale în sensul prezentului Regulament, chestiunea se soluționează de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate.”;	3¹. În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă o navă trebuie considerată navă maritimă sau navă care desfășoară operațiuni maritime comerciale în sensul prezentului Regulament, chestiunea se soluționează de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate.
	1.2.4. se completează cu punctul 3² cu următorul cuprins: „3². În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă unele categorii de persoane pot fi considerate membri de echipaj în sensul prezentului Regulament, chestiunea se soluționează de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate. Agenția Navală ține seama de rezoluția celei de-a	3². În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul dacă unele categorii de persoane pot fi considerate membri de echipaj în sensul prezentului Regulament, chestiunea se soluționează de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate. Agenția Navală ține seama de rezoluția celei de-a 94-a sesiuni (maritime) a Conferinței generale a Organizației Internaționale a

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
	94-a sesiuni (maritime) a Conferinței generale a Organizației Internaționale a Muncii privind informarea cu privire la categoriile profesionale.”;	Muncii privind informarea cu privire la categoriile profesionale.
	1.2.5. se completează cu punctul 4¹ cu următorul cuprins: „4¹. Prin derogare de la punctul 4 subpunctul 2) litera a), Agenția Navală are dreptul să autorizeze excepții de la interdicția muncii de noapte a membrilor de echipaj cu vârsta mai mică de 18 ani în următoarele cazuri: 1) dacă ar fi afectată formarea eficientă a membrilor de echipaj în cauză, în conformitate cu programele și orarele stabilite; sau 2) dacă natura specifică a sarcinii sau un program de formare recunoscut impune ca membrii de echipaj aflați sub incidența excepției să presteze muncă de noapte și dacă Agenția Navală stabilește, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, că munca nu dăunează sănătății sau bunăstării acestora.”;	4¹. Prin derogare de la punctul 4 subpunctul 2) litera a), Agenția Navală are dreptul să autorizeze excepții de la interdicția muncii de noapte a membrilor de echipaj cu vârsta mai mică de 18 ani în următoarele cazuri: 1) dacă ar fi afectată formarea eficientă a membrilor de echipaj în cauză, în conformitate cu programele și orarele stabilite; sau 2) dacă natura specifică a sarcinii sau un program de formare recunoscut impune ca membrii de echipaj aflați sub incidența excepției să presteze muncă de noapte și dacă Agenția Navală stabilește, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, că munca nu dăunează sănătății sau bunăstării acestora.
6. Fără a aduce atingere punctului 7, durata normală a programului de muncă al echipajului navei: 1) cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani, este de șapte ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână și cu repausuri în timpul orelor de muncă; 2) cu vârsta mai mare de 18 ani, este de opt ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână și cu repausuri în timpul orelor de muncă.	1.2.6. punctul 6 va avea următorul cuprins: „6. Fără a aduce atingere punctului 7, durata normală a programului de muncă al echipajului navei: 1) cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani, este de șapte ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare; 2) cu vârsta mai mare de 18 ani, este de opt ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare.”;	6. Fără a aduce atingere punctului 7, durata normală a programului de muncă al echipajului navei: 1) cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani, este de șapte ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare; 2) cu vârsta mai mare de 18 ani, este de opt ore pe zi, cu două zile de odihnă pe săptămână, cu repausuri în timpul orelor de muncă și cu repausuri în zilele de sărbătoare nelucrătoare.
7. Limitele orelor de muncă sau de odihnă reprezintă: 1) ore maxime de muncă care nu depășesc: a) 12 ore în orice perioadă de 24 de ore;	1.2.7. punctul 7 va avea următorul cuprins: „7. Limitele orelor de muncă sau de odihnă reprezintă:	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

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
b) 35 de ore pe săptămână pentru membrii de echipaj cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani; sau 2) ore minime de odihnă care nu sunt mai puține de 12 ore în orice perioadă de 24 de ore.	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. 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.”;	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. 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 între perioadele consecutive de odihnă nu depășește 12 ore.	1.2.8. la punctul 8, textul «12 ore» se substituie cu textul «14 ore»;	8. Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, dintre care una având durată de cel puțin șase ore, iar intervalul între perioadele consecutive de odihnă nu depășește 14 ore.
9. Exercițiile de verificare a echipajului navei și de instruire pentru stingerea incendiilor și de salvare se efectuează astfel încât să nu se reducă perioadele de odihnă și să nu provoace oboseală.	1.2.9. punctul 9 va avea următorul cuprins: „9. Exercițiile de verificare a echipajului navei și de instruire pentru stingerea incendiilor și de salvare, prevăzute de legislația națională și de instrumentele internaționale la care Republica Moldova este parte, se efectuează astfel încât să se diminueze perturbarea perioadelor de odihnă și să nu provoace oboseală.”;	9. Exercițiile de verificare a echipajului navei și de instruire pentru stingerea incendiilor și de salvare, prevăzute de legislația națională și de instrumentele internaționale la care Republica Moldova este parte, se efectuează astfel încât să se diminueze perturbarea perioadelor de odihnă și să nu provoace oboseală.
11. În cazul în care o convenție colectivă de muncă nu este corespunzătoare în ceea ce privește punctele 9 și 10, aceasta va stabili dispozițiile care să asigure echipajului navei odihna suficientă.	1.2.10. punctul 11 va avea următorul cuprins: „11. În cazul în care nu există o convenție colectivă de muncă sau o hotărâre arbitrală ori în cazul în care Agenția Navală stabilește că dispozițiile acestora nu sunt corespunzătoare în ceea ce privește punctele 9 și 10, Agenția Navală stabilește dispozițiile care asigură membrilor de echipaj în cauză odihna suficientă.”;	11. În cazul în care nu există o convenție colectivă de muncă sau o hotărâre arbitrală ori în cazul în care Agenția Navală stabilește că dispozițiile acestora nu sunt corespunzătoare în ceea ce privește punctele 9 și 10, Agenția Navală stabilește dispozițiile care asigură membrilor de echipaj în cauză odihna suficientă.
14. Comandantul navei este în drept să suspende programul orelor de muncă sau al orelor de odihnă și să solicite unui membru de echipaj să efectueze oricâte ore	1.2.11. la punctul 14, după cuvintele «este în drept» se introduce textul «, 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,»;	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

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
de muncă sunt necesare până la restabilirea situației normale.		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.
19. Armatorii aduc la cunoștința echipajului navei procedurile pentru ținerea la bord a registrului prevăzut de punctul 18 și păstrează informațiile înregistrate pe o perioadă de trei ani.	1.2.12. punctul 19 va avea următorul cuprins: „19. Procedurile pentru ținerea la bord a registrului prevăzut la punctul 18 se stabilesc de Agenția Navală. Informațiile se înregistrează în registru zilnic, de comandantul navei sau de persoana împuternicită de comandant. Armatorii aduc la cunoștința echipajului navei procedurile prevăzute la alineatul întâi și păstrează informațiile înregistrate pe o perioadă de trei ani.”;	19. Procedurile pentru ținerea la bord a registrului prevăzut la punctul 18 se stabilesc de Agenția Navală. Informațiile se înregistrează în registru zilnic, de comandantul navei sau de persoana împuternicită de comandant. Armatorii aduc la cunoștința echipajului navei procedurile prevăzute la alineatul întâi și păstrează informațiile înregistrate pe o perioadă de trei ani.
23. La solicitare, armatorul este obligat să transmită registrul prevăzut la punctul 18 spre examinare Agenției Navale și/sau Inspectoratului de Stat al Muncii, în vederea monitorizării respectării prevederilor care reglementează orele de muncă și de odihnă.	1.2.13. punctul 23 va avea următorul cuprins: „23. Registrul prevăzut la punctul 18 este examinat și vizat de Agenția Navală la intervale corespunzătoare, în vederea monitorizării respectării prevederilor prezentului Regulament care reglementează orele de muncă și orele de odihnă. La solicitarea Agenției Navale sau a Inspectoratului de Stat al Muncii, armatorul este obligat să transmită registrul spre examinare.”;	23. Registrul prevăzut la punctul 18 este examinat și vizat de Agenția Navală la intervale corespunzătoare, în vederea monitorizării respectării prevederilor prezentului Regulament care reglementează orele de muncă și orele de odihnă. La solicitarea Agenției Navale sau a Inspectoratului de Stat al Muncii, armatorul este obligat să transmită registrul spre examinare.
24. Dacă registrul prevăzut la punctul 18 sau alte probe indică încălcări ale prevederilor care reglementează orele de muncă sau orele de odihnă, Agenția Navală revizui numărul echipajului navei, pentru a se evita încălcări viitoare.	1.2.14. punctul 24 va avea următorul cuprins: „24. Dacă registrul prevăzut la punctul 18 sau alte probe indică încălcări ale prevederilor care reglementează orele de muncă sau orele de odihnă, Agenția Navală ia măsurile necesare pentru a se evita încălcări viitoare, inclusiv, dacă este necesar, revizuieste numărul echipajului minim al navei.”;	24. Dacă registrul prevăzut la punctul 18 sau alte probe indică încălcări ale prevederilor care reglementează orele de muncă sau orele de odihnă, Agenția Navală ia măsurile necesare pentru a se evita încălcări viitoare, inclusiv, dacă este necesar, revizuieste numărul echipajului minim al navei.
27. Fiecare membru de echipaj este obligat să posede o fișă de aptitudine medicală eliberată în conformitate cu prevederile Regulii 1/9 și ale Secțiunii A-I/9 din Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (în continuare - <i>STCW 78</i>) și ale	1.2.15. la punctul 27, textul «Regulii 1/9» se substituie cu textul «Regulii I/9»;	27. Fiecare membru de echipaj este obligat să posede o fișă de aptitudine medicală eliberată în conformitate cu prevederile Regulii I/9 și ale Secțiunii A-I/9 din Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (în continuare - <i>STCW 78</i>) și ale

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
Codului de pregătire, brevetare/atestare a personalului navigant și efectuare a serviciului de cart (STCW Code), care să ateste că este apt să își îndeplinească atribuțiile la bordul navei sau o fișă de aptitudine medicală care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe.		Codului de pregătire, brevetare/atestare a personalului navigant și efectuare a serviciului de cart (STCW Code), care să ateste că este apt să își îndeplinească atribuțiile la bordul navei sau o fișă de aptitudine medicală care îndeplinește condițiile de fond ale acelor cerințe.
	1.2.16. se completează cu punctul 28 ¹ cu următorul cuprins: „28 ¹ . De la cerințele prevăzute la punctele 27 și 28 nu se admit alte excepții decât cele prevăzute la punctele 34 și 35.”;	28¹. De la cerințele prevăzute la punctele 27 și 28 nu se admit alte excepții decât cele prevăzute la punctele 34 și 35.
30. Fișa de aptitudine medicală este eliberată de o instituție medicală publică sau privată, iar în cazul unui certificat care privește doar vederea, de o instituție medicală specializată.	1.2.17. punctul 30 va avea următorul cuprins: „30. Fișa de aptitudine medicală este eliberată de un medic calificat corespunzător din cadrul unei instituții medicale publice sau private, iar în cazul unei fișe care privește doar vederea - de o persoană recunoscută de Agenția Navală ca fiind calificată să elibereze o astfel de fișă. Medicii beneficiază de independență profesională completă în exercitarea aprecierii lor medicale în cadrul examenului medical.”;	30. Fișa de aptitudine medicală este eliberată de un medic calificat corespunzător din cadrul unei instituții medicale publice sau private, iar în cazul unei fișe care privește doar vederea - de o persoană recunoscută de Agenția Navală ca fiind calificată să elibereze o astfel de fișă. Medicii beneficiază de independență profesională completă în exercitarea aprecierii lor medicale în cadrul examenului medical.
33. În afara cazului în care natura sarcinilor specifice îndeplinite de echipajul navei respective sau dispozițiile STCW 78 prevăd o perioadă mai scurtă: 1) fișa de aptitudine medicală este valabilă pentru o perioadă de maximum un an; 2) fișa de aptitudine medicală a vederii cromatice normale este valabilă pentru o perioadă de maximum șase ani.	1.2.18. punctul 33 va avea următorul cuprins: „33. În afara cazului în care natura sarcinilor specifice îndeplinite de membrul de echipaj respectiv sau dispozițiile STCW 78 prevăd o perioadă mai scurtă: 1) fișa de aptitudine medicală este valabilă pentru o perioadă de maximum doi ani, cu excepția cazului în care membrul de echipaj are vârsta mai mică de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an; 2) fișa de aptitudine medicală a vederii cromatice normale este valabilă pentru o perioadă de maximum șase ani.”;	33. În afara cazului în care natura sarcinilor specifice îndeplinite de membrul de echipaj respectiv sau dispozițiile STCW 78 prevăd o perioadă mai scurtă: 1) fișa de aptitudine medicală este valabilă pentru o perioadă de maximum doi ani, cu excepția cazului în care membrul de echipaj are vârsta mai mică de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an; 2) fișa de aptitudine medicală a vederii cromatice normale este valabilă pentru o perioadă de maximum șase ani.
34. În situații de urgență, Agenția Navală este în drept să îi permită unui membru de echipaj să lucreze fără o fișă de aptitudine medicală valabilă, până la următorul port	1.2.19. la punctul 34 subpunctul 1), textul «perioada confirmării brevetului» se substituie cu textul «perioada autorizării»;	34. În situații de urgență, Agenția Navală este în drept să îi permită unui membru de echipaj să lucreze fără o fișă de aptitudine medicală valabilă, până la următorul

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
unde membrul de echipaj poate obține o fișă de aptitudine medicală de la un medic calificat, în următoarele condiții: 1) perioada confirmării brevetului să nu depășească trei luni; și 2) membrul de echipaj în cauză să posede o fișă de aptitudine medicală expirată de dată recentă.		port unde membrul de echipaj poate obține o fișă de aptitudine medicală de la un medic calificat, în următoarele condiții: 1) perioada autorizării să nu depășească trei luni; și 2) membrul de echipaj în cauză să posede o fișă de aptitudine medicală expirată de dată recentă.
36. Fișele de aptitudine medicală pentru echipajul navei care efectuează transporturi internaționale se traduc în limba engleză.	1.2.20. punctul 36 va avea următorul cuprins: „36. Fișele de aptitudine medicală pentru membrii de echipaj care lucrează pe nave ce efectuează de obicei transporturi internaționale se emit cel puțin în limba engleză.”;	36. Fișele de aptitudine medicală pentru membrii de echipaj care lucrează pe nave ce efectuează de obicei transporturi internaționale se emit cel puțin în limba engleză.
37. Echipajul navei se supune examenelor medicale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1079/2023 cu privire la examenele medicale profilactice obligatorii ale lucrătorilor.	1.2.21. punctul 37 va avea următorul cuprins: „37. Membrii de echipaj se supun periodic examenelor medicale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 146/2026 cu privire la supravegherea sănătății lucrătorilor (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2026, nr. 194-197, art. 228). Examenul medical în baza căruia se eliberează fișa de aptitudine medicală este gratuit pentru membrul de echipaj și se efectuează cu respectarea principiului confidențialității medicale. Natura examenului medical și detaliile care se includ în fișa de aptitudine medicală se stabilesc de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, ținând seama de STCW 78 și de liniile directe internaționale aplicabile.”;	37. Membrii de echipaj se supun periodic examenelor medicale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 146/2026 cu privire la supravegherea sănătății lucrătorilor (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2026, nr. 194-197, art. 228). Examenul medical în baza căruia se eliberează fișa de aptitudine medicală este gratuit pentru membrul de echipaj și se efectuează cu respectarea principiului confidențialității medicale. Natura examenului medical și detaliile care se includ în fișa de aptitudine medicală se stabilesc de Agenția Navală, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale membrilor de echipaj interesate, ținând seama de STCW 78 și de liniile directe internaționale aplicabile.
40. Fiecare membru al echipajului are dreptul la un concediu anual plătit, în conformitate cu prevederile Codului muncii al Republicii Moldova nr. 154/2003.	1.2.22. punctul 40 va avea următorul cuprins: „40. Fiecare membru de echipaj are dreptul la un concediu de odihnă anual plătit. Durata concediului de odihnă anual plătit se calculează pe baza a minimum 2,5 zile calendaristice pentru	40. Fiecare membru de echipaj are dreptul la un concediu de odihnă anual plătit. Durata concediului de odihnă anual plătit se calculează pe baza a minimum 2,5 zile calendaristice pentru fiecare lună lucrată și proporțional pentru lunile lucrate incomplet.

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
	fiecare lună lucrată și proporțional pentru lunile lucrate incomplet. Nu se admite înlocuirea concediului de odihnă anual plătit printr-o compensație în bani, cu excepția cazurilor de încetare a contractului individual de muncă.”;	Nu se admite înlocuirea concediului de odihnă anual plătit printr-o compensație în bani, cu excepția cazurilor de încetare a contractului individual de muncă.
49. Exercițarea dreptului de contestare a deciziei privind interzicerea părăsirii portului din partea armatorului sau a reprezentantului acestuia nu suspendă imobilizarea navei.	1.2.23. punctul 49 va avea următorul cuprins: „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.”;	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.
Anexa nr. 1 la Regulamentul privind regimul de muncă al echipajului navei		

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
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 Convențiile STCW. 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. <i>Verso</i> 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: a) 12 ore în orice perioadă de 24 de ore; b) 35 de ore pe săptămână pentru membrii de echipaj cu vârsta cuprinsă între 16 și 18 ani; sau 2) ore minime de odihnă care nu sunt mai puține de 12 ore în orice perioadă de 24 de ore. 8. Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, dintre care una având durata de cel puțin șase ore, iar intervalul dintre perioadele consecutive de odihnă nu depășește 12 ore.	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. 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 durata 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	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. 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 durata de cel puțin șase ore, iar intervalul dintre perioadele consecutive de odihnă nu depășește 14 ore.

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
... 14. Comandantul navei este în drept să suspende programul orelor de muncă sau al orelor de odihnă și să solicite unui membru al echipajului 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. (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)	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. (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	... 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. (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.

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
(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. dispozițiile pot varia pentru nave care efectuează călătorii scurte pe mare, cu condiția existenței unor aranjamente speciale de securitate.	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.”	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. dispozițiile pot varia pentru nave care efectuează călătorii scurte pe mare, cu condiția existenței unor aranjamente speciale de securitate.



Nr. 07- 4120
din 20.07.2026

CANCELARIA DE STAT

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, se solicită înregistrarea proiectului hotărârii Guvernului *pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 342/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind regimul de muncă al echipajului navei*, 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 Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 342/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind regimul de muncă al echipajului navei.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este inițiat în scopul eliminării lacunelor de transpunere identificate în Regulamentul privind regimul de muncă al echipajului navei, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 342/2024, al asigurării integrale a nivelului de protecție stabilit de acquis-ul Uniunii Europene în privința timpului de muncă și de odihnă al membrilor echipajului navei, precum și al corelării limitelor orare cu standardele aplicabile navei în controlul statului de pavilion. Proiectul instituie mecanismele de supraveghere pe care actul de bază le presupune fără a le prevedea, în special procedurile pentru ținerea la bord a registrului orelor de muncă și de odihnă și examinarea și vizarea acestuia de către Agenția Navală a Republicii Moldova. Proiectul transpune: Directiva 1999/63/CE; articolul 2 punctele 1-5 din Directiva 2009/13/CE; articolul 7 alineatul (3) și anexa I din Directiva 1999/95/CE.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat în temeiul prevederilor Capitolului 15 Transporturi din Acordul de Asociere dintre Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014 și ratificat prin Legea

		nr. 112/2014, întru realizarea acțiunii 10 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025, precum și întru realizarea acțiunii prevăzute în Foaia de Parcurs pentru îmbunătățirea statutului pavilionului Republicii Moldova în raport cu Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului pentru anii 2025-2027, aprobată prin Dispoziția Guvernului nr. 143-d/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Sănătății; - Ministerul Mediului; - Centrul de Armonizare a Legislației.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Iurie Ursu, Șef, Direcția politici în domeniul transportului naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 022233617, e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md Igor Zaharia, Director, Agenția Navală a Republicii Moldova. tel. 022731396, e-mail: igor.zaharia@narm.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului: 7 file, 2. Nota de fundamentare: 11 file; 3. Tabel de concordanță a Directivei 1999/63/CE: 21 file; 4. Tabel de concordanță a Directivei 1999/95/CE: 22 file; 5. Tabel de concordanță a Directivei 2009/13/CE: 13 file; 6. Tabel comparativ: 13 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Ex: Iurie URSU
Email: iurie.ursu@midr.gov.md
Tel. 022 233 617