*Anexa la Hotărârea Guvernului nr. .....din....*

**Norme metodologice de punere în aplicare a prevederilor Legii nr. 214/2015 pentru ratificarea Convenţiei privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), adoptată la 23 februarie 2006 la Geneva, la cea de-a 94-a sesiune a Organizaţiei Internaţionale a Muncii, precum şi a Amendamentelor din 2014 la Convenţia privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), aprobate în cadrul celei de-a 103-a sesiuni a Organizaţiei Internaţionale a Muncii la Geneva la 11 iunie 2014**

**CAPITOLUL I**

**Dispoziţii generale**

**Art.1.** - Prezentele norme metodologice stabilesc modul de aplicare a prevederilor Convenţiei privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), adoptată la data de 23 februarie 2006 la Geneva de către Conferinţa Generală a Organizaţiei Internaţionale a Muncii, precum şi a Amendamentelor din 2014 la Convenţia privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), aprobate în cadrul celei de-a 103-a sesiuni a Organizaţiei Internaţionale a Muncii la Geneva la 11 iunie 2014, denumită în continuare *Convenția*, la care România a aderat prin Legea nr. 214/2015 publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.636 din 21 august 2015.

(

 **Scop**

**Art.2.** - Scopul prezentelor norme metodologice este acela de a asigura implementarea prevederilor Convenţiei în mod uniform, unitar şi armonizat de către părţile interesate, respectiv de către armatorii navelor care arborează pavilionul român și de autoritatea competentă, pentru a se asigura că fiecare navigator are dreptul la un loc de muncă în condiții de siguranță și securitate, în conformitate cu standardele de siguranţă, condiţii echitabile de angajare, condiţii decente de muncă şi trai la bordul navelor și de protecţie a sănătăţii, la îngrijiri medicale, la măsuri de bunăstare și alte forme de protecţie socială.

**CAPITOLUL II**

 **Definiţii**

**Art.3.** - În înţelesul prezentelor norme metodologice, termenii utilizaţi se definesc după cum urmează:

1. abandon al navigatorului – situația în care, prin încălcarea prevederilor Convenției sau ale clauzelor contractului de muncă al navigatorului, armatorul:

(i)- nu respectă condițiile de repatriere și/sau nu reuşeşte să acopere costurile de repatriere ale navigatorului; sau

(ii)- a lăsat navigatorul fără mijloace de întreţinere și sprijinul necesar; mijloacele de întreţinere necesare şi sprijinul navigatorilor trebuie să includă: o alimentaţie adecvată, cazare, provizii de apă potabilă, combustibil esenţial pentru supravieţuire la bordul navei şi asistenţă medicală necesară; ori

(iii)- prin alte mijloace a întrerupt unilateral legăturile cu navigatorul, inclusiv neplata salariilor contractuale pentru o perioadă de cel puţin două luni.

1. armator – proprietarul navei sau o altă organizație sau persoană, cum ar fi operatorul 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 prevederilor acestor norme metodologice, indiferent dacă alte organizații sau persoane îndeplinesc anumite obligații sau răspunderi în numele armatorului;

c) autoritate competentă :

(i)Autoritatea Navală Română, autoritatea centrală de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor Infrastructurii şi Comunicaţiilor, în sectorul siguranţei navigaţiei și al securităţii navelor, căreia i se deleagă competenţele pentru respectarea obligaţiilor care revin României în calitate de stat de pavilion, denumită în continuare ANR;

(ii) Ministerul Afacerilor Externe, organ de specialitate al administrației publice centrale cu personalitate juridică, în subordinea Guvernului, care realizează **politica externă a statului român, denumit în continuare MAE;**

(iii) Ministerul Muncii și Protecției Sociale, organ de specialitate al administrației publice centrale cu personalitate juridică, în subordinea Guvernului, care asigură coordonarea aplicării strategiei și politicilor Guvernului în domeniile muncii, familiei, protecției sociale și pesoanelor vârstnice, denumit în continuare MMPS;

(iv) Ministerul Sănătății, organ de specialitate al administrației publice centrale cu personalitate juridică, în subordinea Guvernului, care reprezintă autoritatea centrală în sectorul asistenței de sănătate publică, denumit în continuare MS.

(v) Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, organ de specialitate al administrației publice centrale cu personalitate juridică, în subordinea Guvernului, și care stabilește urmăreşte şi controlează aplicarea prevederilor cuprinse în actele normative în vigoare, în acordurile internaţionale din domeniul său de activitate, denumit în continuare MTIC;

d) Codul SPS - Codul de siguranţă pentru nave cu destinaţie specială (Codul SPS), adoptat de Adunarea Organizaţiei Maritime Internaţionale prin Rezoluţia A.534 (13) la Londra la 17 noiembrie 1983, precum și a amendamentelor din 1996 referitoare la acesta, acceptat de România prin Legea nr. 65/2005, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 280 din 05 aprilie 2005, în forma sa actualizată;

e) contractul de muncă al navigatorilor – include contractul individual de muncă și articole din contractul colectiv de muncă, care respectă prevederile prezentelor norme metodologice;

f) Convenția SOLAS - Convenţia internaţională din 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare (SOLAS), încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979, publicat în Buletinul Oficial nr. 21 din 07 martie 1979;

g) Convenţia STCW - Convenţia internaţională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, semnată la Londra la 7 iulie 1978, la care România a aderat prin Legea nr. 107/1992, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 258 din 15 octombrie 1992, în forma sa actualizată;

h) navă - o navă, alta decât una care navighează exclusiv pe ape interioare sau pe ape din cadrul sau din imediata vecinătate a apelor protejate sau a zonelor în care se aplică regulamentele portuare;

i) navigator - orice persoană încadrată în muncă sau angajată sau care lucrează în orice calitate la bordul unei nave, căreia i se aplică prevederile prezentelor norme metodologice;

k) ore de muncă - timpul în care navigatorii trebuie să muncească pe navă;

1. ore de odihnă – perioada din afara orelor de muncă, termenul neincluzând pauza de masă și pauzele scurte de mai puţin de 30 minute;
2. ore suplimentare - timpul lucrat în plus peste orele de muncă;
3. organizaţie recunoscută - o organizaţie recunoscută în sensul Convenţiei;
4. noapte - o perioadă de cel puţin 9 ore consecutive, care include intervalul dintre miezul nopţii și ora 5 dimineaţa;
5. răspundere contractuală - orice pretenţie de despăgubire în legătură cu decesul sau invaliditatea de lungă durată a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, boala profesională, în conformitate cu legislaţia naţională, contractul de muncă al navigatorilor ori contractul colectiv de muncă;
6. salariul de bază - plata sau salariul de bază oricum ar fi alcătuită aceasta, pentru orele normale de muncă; nu include orele suplimentare, prime sau gratificaţii, alocaţii, concediul plătit sau orice altă remuneraţie suplimentară;
7. salariul consolidat - salariul care include salariul de bază și alte beneficii acordate; un salariu consolidat poate include compensaţii pentru toate orele suplimentare lucrate şi pentru toate celelalte beneficii sau poate include numai anumite beneficii în cazul unei consolidări brute parţiale;
8. tonaj brut - tonajul brut calculat în conformitate cu reglementările privind măsurarea tonajului conținute în anexa I la Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, din 1969, sau în alte convenții ulterioare; pentru navele care fac obiectul regimului provizoriu de măsurare a tonajului adoptat de către Organizația Maritimă Internațională, tonajul brut reprezintă ceea ce este înscris în coloana Observatii din Certificatul internațional de tonaj (1969);

ș) serviciul de recrutare şi plasare a navigatorilor înseamnă orice persoană juridică, societate, instituţie, agenţie sau altă organizaţie din sectorul public ori privat a cărei activitate este aceea de a recruta navigatori în numele armatorilor sau plasarea acestora la armatori, denumit în continuare agenție de furnizare navigator.

**Art.4.**- Termenii utilizaţi în Convenție și care sunt folosiţi de asemenea în prezentele norme metodologice, îşi păstrează înţelesul pe care îl au în Convenție.

.

**Domeniu de aplicare**

**Art.5.** - (1) Prezentele norme metodologice se aplică tuturor navigatorilor în lipsa unor dispoziţii contrare exprese.

(2) Dacă în aplicarea Convenţiei există vreo îndoială în legătură cu calitatea de navigator a unor categorii de persoane, problema este soluţionată de către MTIC, după consultarea cu organizaţiile armatorilor şi ale navigatorilor, legal constituite. În acest context, se va ține seama în mod expres de Rezoluția VII a celei de a 94-a Sesiuni maritime a Conferinței generale a Organizației Internaționale a Muncii de informare cu privire la categoriile profesionale, adoptată la 22 februarie 2006.

**Art.6.** - (1) În lipsa oricăror dispoziţii contrare exprese, prezentele norme metodologice se aplică tuturor navelor care arborează pavilion român, care sunt proprietate publică sau privată şi desfăşoară în mod obişnuit activităţi comerciale.

(2) Prezentele norme metodologice nu se aplică:

a) - navelor militare sau navelor militare auxiliare,

b) - navelor de pescuit sau care desfăşoară activităţi similare,

c) - navelor de construcţie tradiţională, cum ar fi joncile și ambarcaţiunile mici cu pânze,

d) - iahturilor care nu desfăşoară activităţi comerciale,

e) – navelor care navighează în apele interioare navigabile ale României,

f) – navelor care navighează în zonele din România în care se aplică regulamentele portuare,

g) – navelor care navighează în limitele a 24 mile marine distanță față de un loc de refugiu din apele naționale ale României și nu efectuează voiajuri internaționale, și,

h) - platformelor de foraj mobile, astfel cum sunt definite în Legea nr. 17/2015 privind acceptarea Codului din 2009 pentru construcţia şi echipamentul unităţilor mobile de foraj marin (Codul MODU 2009), adoptat de Adunarea Organizaţiei Maritime Internaţionale prin Rezoluţia A.1023(26) din 2 decembrie 2009, precum şi a amendamentelor la Codul MODU 2009 adoptate de Comitetul de Siguranţă Maritimă al Organizaţiei Maritime Internaţionale prin Rezoluţia MSC.359(92) din 21 iunie 2013.

(3) În caz de îndoieli privind aplicabilitatea prezentelor norme metodologice unei nave sau unei categorii speciale de nave, problema este soluţionată de MTIC și MMPS, după consultarea organizaţiilor armatorilor şi ale navigatorilor, legal constituite.

(4) Punerea în aplicare a prezentelor norme metodologice nu constituie în nicio împrejurare motiv întemeiat pentru a justifica o reducere a nivelului general de protecție a lucrătorilor din domeniile reglementate. Prezentele norme metodologice nu aduc atingere drepturilor organizațiilor de armatori și de navigatori de a propune spre adoptare, odată cu modificarea circumstanțelor, acte cu putere de lege, norme administrative sau clauze contractuale diferite de cele în vigoare la data intrării în vigoare a prezentelor norme metodologice, cu condiția ca acestea să fie conforme cerințelor minime prevăzute de Convenție și de prezentele norme metodologice.

(5) Aplicarea prezentelor norme metodologice nu aduce atingere niciunei dispoziții naționale care prevede condiții mai favorabile pentru navigatorii în cauză.

(6) Orice amendament adus Convenției sau o solicitare a oricăreia dintre organizaţiile armatorilor sau navigatorilor relevante, determină o revizuire a aplicării prevederilor prezentelor norme metodologice.

**Art.7.** - (1) Fiecare navă care arborează pavilion român trebuie să deţină la bord o copie a Convenției, o copie a prezentelor norme metodologice și un exemplar al Contractului colectiv de muncă, dacă există.

Acestea vor fi puse la dispoziție tuturor navigatorilor care muncesc la bordul navei, pe suport de hârtie sau electronic, prin mijloace adecvate, de către armator .

(2) O navă care arborează pavilion străin, atunci când se află într-unul din porturile românești, pe parcursul normal al activităţii sale sau pentru un motiv legat de exploatarea sa, poate fi supusă inspecţiei, conform dispoziţiilor paragrafului 4 al articolului V din Convenție, pentru a se verifica conformitatea cu prevederile Convenției referitoare la condiţiile de muncă şi de viaţă ale navigatorilor la bordul navei, inclusiv drepturile navigatorilor.

**CAPITOLUL III**

**Condiţii minime necesare pentru munca navigatorilor la bordul unei nave**

**SECŢIUNEA 1**

**Vârsta minimă**

**Art.8.** - Nicio persoană cu vârsta mai mică de 16 ani nu poate fi încadrată în muncă sau angajată la bordul unei nave.

**Art.9.** - (1) Niciun navigator cu vârstă mai mică de 18 ani nu va lucra pe timpul nopţii la bordul navei.

(2) Folosirea, angajarea sau munca navigatorilor cu vârsta mai mică de 18 ani sunt interzise atunci când sănătatea sau securitatea sunt susceptibile de a fi compromise. Aceste situaţii sunt următoarele:

1. munca la cald sau lucru cu foc deschis;
2. munca în afara bordului navei;
3. munca în calitate de bucătar și curăţarea aparatelor de bucătărie;
4. ridicarea, deplasarea sau transportul încărcăturii sau obiectelor grele;
5. munca în interiorul boilerelor, tancurilor şi coferdamurilor;
6. expunerea la zgomote sau vibraţii cu nivel nociv;
7. manipularea unor instalaţii de ridicat sau a altor echipamente sau utilaje cu motor, sau comunicarea prin semnale cu operatorii de echipamente de acest gen;
8. manipularea cablurilor de amaraj sau de remorcare sau a echipamentelor de ancorare;
9. legarea/dezlegarea navei;
10. munca la înălţime sau pe punte în condiţii de vreme rea;
11. întreţinerea echipamentului electric;
12. expunerea la materiale potenţial dăunătoare sau agenţi fizici nocivi precum substanţele periculoase sau toxice și radiaţiile ionizante; și
13. manipularea sau controlul asupra bărcilor navei.

(3) Această prevedere nu se aplică atunci când se desfăşoară pregătirea efectivă a navigatorilor în cadrul programelor de studiu aprobate, fără a afecta sănătatea sau securitatea acestora.

**SECŢIUNEA a 2 – a**

**Certificatul medical**

**Art. 10.** – (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să se asigure că, înainte de a începe munca pe navă, toţi navigatorii trebuie să deţină un certificat medical valabil, care să ateste că aceştia sunt apţi din punct de vedere medical să-şi desfăşoare activitatea la bordul navei.

(2) Un certificat medical, obținut în urma unei examinări medicale, atestă că navigatorul 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.

(3) Prezentele norme metodologice nu aduc atingere Convenției STCW. Un certificat medical emis potrivit cerinţelor Convenției STCW este acceptat de către ANR ca îndeplinind prevederile Regulii 1.2 din Conventie.

(4) Pentru navigatorii care nu intră sub incidența Convenției STCW, este acceptat un certificat medical care îndeplinește condițiile de fond ale cerințelor Convenției STCW.

(5) Toți navigatorii se supun periodic examenelor medicale, conform prevederilor naționale aplicabile.

(6) Ofiţerii de cart cu probleme de sănătate atestate în timpul desfăşurării contractului de angajare, de un medic/examinator calificat, ca fiind cauzate de munca pe timp de noapte, se transferă, dacă este posibil, la o muncă de zi pentru care sunt apţi.

(7) Natura examinării medicale precum şi forma și conţinutul certificatului medical se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor după consultarea cu organizațiile de armatori și de navigatori implicate, ţinându-se cont de următoarele:

a) certificatul medical este emis în baza rezultatului examinărilor specifice, efectuate de medici/examinatori calificaţi conform prevederilor legislaţiei naţionale, recunoscuţi de MTIC;

b) medicii/examinatorii se bucură de independenţă profesională deplină în exercitarea procedurilor de examinare medicală;

c) se vor face verificări privind:

(i) auzul și vederea - pentru a fi satisfăcătoare;

(ii) vederea cromatică - în cazul navigatorilor care urmează să fie angajaţi cu atribuţii pentru care aptitudinea de a lucra riscǎ să fie diminuată de daltonism;

(iii) existența vreunui antecedent medical care poate fi agravat de munca pe mare sau care îl poate face pe navigator inapt pentru o astfel de muncă sau care să pună în pericol sănătatea altor persoane de la bordul navei;

d) cu excepţia cazului în care, datorită îndatoririlor specifice care trebuie prestate de către navigatorul în cauză sau potrivit prevederilor Convenției STCW, este impusă o perioadă mai scurtă:

(i) un certificat medical rămâne valabil pentru maximum 2 ani; dacă navigatorul nu a împlinit vârsta de 18 ani, perioada maximă de valabilitate va fi de un an;

(ii) un certificat care să ateste percepţia culorilor rămâne valabil pentru o perioadă de maxim 6 ani.

e) certificatele medicale pentru navigatorii care lucrează pe nave angajate în mod obişnuit în voiajuri internaţionale sunt emise şi în limba engleză;

f) standardele din Regula I/9 din Convenţia STCW;

g) liniile directoare internaționale aplicabile.

(8) 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 navigație, au dreptul la un nou examen medical, efectuat de alt medic independent sau de un medic expert independent.

(9) Examenul medical prevăzut în alin. (2) din prezentul articol respectă principiul confidenţialităţii medicale.

**Art.11.** - (1) Solicitarea pentru obţinerea certificatului medical, precum și efectuarea examinării medicale, sunt operaţiuni gratuite, orice costuri suportate de navigatori se returnează acestora de către armatorul navei care arborează pavilion român unde aceştia urmează a-şi desfăşura activitatea.

(2) În cazurile în care certificatul medical a expirat în timpul voiajului și navigatorul este în imposibilitatea de a obţine altul, certificatul medical rămâne valabil pe o perioadă care să nu depăşească 3 luni de la data expirării, până la următorul port de escală unde navigatorul poate obţine un certificat medical de la un medic calificat, cu condiţia ca:

a) certificatul medical astfel prelungit/obţinut să fie considerat valabil numai pe perioada acelui contract de muncă în derulare; şi

b) costurile prelungirii/obţinerii certificatului medical să fie suportate de armator.

(3) În cazuri urgente, la solicitarea motivată a armatorului, ANR poate permite unui navigator să lucreze fără un certificat medical valabil până la următoarea escală unde navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, cu condiția ca:

a) perioada unei astfel de permisii să nu depășească 3 luni;și

b) navigatorul în cauză să fie în posesia unui certificat medical expirat de cel mult 3 luni; și

c) armatorul să își asume în scris răspunderea pentru orice situație ce poate surveni ca urmare a angajării unui navigator fără un certificat medical valabil.

**SECŢIUNEA a 3-a**

**Pregătire profesională şi calificări**

**Art.12**. - (1) Toţi navigatorii care desfăşoară o activitate la bordul unei nave care arborează pavilion român, trebuie să fie titularii unui brevet/certificat de capacitate conform funcției exercitate sau un document care să ateste calificarea pentru a-şi exercita îndatoririle la bord.

(2) MTIC stabileşte criteriile minime pe care trebuie să le îndeplinească furnizorii de educaţie, de formare profesională sau de perfecţionare pentru a organiza şi desfăşura forme de pregătire şi perfecţionare aprobate, în vederea obţinerii şi menţinerii valabilităţii brevetelor, certificatelor de capacitate şi a altor certificate emise de ANR navigatorilor**.**

(3) Informaţia privind persoanele/societăţile/instituţiile autorizate să desfăşoare aceste pregătiri/calificări va fi făcută publică prin postarea acesteia pe site-ul ANR.

(4) Navigatorii trebuie să fi absolvit un curs de pregătire obligatorie în materie de siguranță maritimă la bordul navelor.

(5) Fiecare navigator angajat pe o navă care arborează pavilion român, într-o funcţie care este reglementată de către Convenţia STCW, trebuie să fie pregătit şi certificat în conformitate cu prevederile acesteia.

(6) Înainte de începerea muncii la bordul navei, tuturor navigatorilor li se va efectua instruirea de familiarizare în conformitate cu atribuţiile acestora.

**SECŢIUNEA a 4-a**

**Recrutare şi plasare**

**Art.13.** - (1) Agențiile de furnizare navigatori sunt persoane juridice legal constituite în temeiul Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată, cu completările și modificările ulterioare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 1066 din 17 noiembrie 2004, inclusiv filialele societăților comerciale străine, înființate în România potrivit art. 42 și 44 din Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, autorizate de ANR, și care au ca activitate principală ,, Activități ale agențiilor de plasare a forței de muncă” cod CAEN 7810.

(2) Agențiile de furnizare navigatori, persoane juridice din statele membre ale Uniunii Europene sau aparținând Spațiului Economic European, care își desfășoară activitatea în contextul dreptului de stabilire, ca filiale, se supun acelorași condiții ca și agențiile de furnizare navigatori, persoane juridice române.

(3) Agențiile de furnizare navigatori, persoane juridice din statele membre ale Uniunii Europene sau aparținând Spațiului Economic European, care, fără a se stabili în România, prestează servicii de intermediere navigatori din această țară și care au fost autorizate, avizate sau supuse unei proceduri similare în vederea desfășurării activității într-un stat membru al Uniunii Europene sau aparținând Spațiului Economic European, sunt exceptate de la cerința autorizării în România, dar au obligativitatea înregistrării la ANR pentru prestarea serviciilor de furnizare navigatori

(4) Agențiile de furnizare navigatori vor putea desfăşura activităţi de recrutare şi plasare a navigatorilor în baza autorizației emise de ANR și cu respectarea prevederilor cuprinse în caietul de sarcini întocmit de ANR, ca anexă la autorizație.

(5) ANR stabilește forma și conținutul Caietului de sarcini, prin decizie a directorului general al ANR, care va cuprinde și condițiile minime de muncă pentru navigatorii recrutați și plasați de agențiile de furnizare navigatori.

(6) Pentru autorizarea ca agenţie de furnizare navigatori sau auditarea MLC, ANR percepe tarife care sunt aprobate prin ordin al ministrului transportului, infrastructurii și comunicațiilor.

(7) Modelul autorizaţiei de furnizare navigatori este prevăzut în Anexa nr.1 pct. 1 a prezentelor norme metodologice.

**Art.14.** - Agenţiile de furnizare navigatori:

a) nu recurg la mijloace, mecanisme sau liste pentru a împiedica sau a face navigatorii să-şi schimbe hotărârea de a obţine un loc de muncă pentru care posedă calificările cerute;

b) nu solicită onorarii sau cheltuieli navigatorilor, direct sau indirect, în totalitate sau în parte, pentru recrutarea, plasarea sau obţinerea unui loc de muncă, în afara costurilor pe care navigatorii trebuie să şi le asume pentru obţinerea unui certificat medical naţional obligatoriu, a carnetului de marinar şi a paşaportului sau altui document personal de călătorie similar, exceptând costurile de viză, atestat de recunoaștere și orice alt document suplimentar emis de statul de pavilion, care trebuie să fie suportate de armator;

c) nu solicită navigatorilor să facă plăți anticipatela începutul contractului cu privire la costul repatrierii și nici să acopere costurile legate de repatriere din salariile sau alte drepturi ale navigatorilor, exceptând situaţiile prevăzute în contractul de muncă;

d) asigură liberul acces la serviciul menţionat, protejează și promovează drepturile de angajare ale navigatorilor şi îndeplinesc prevederile Regulii 1.4 și a Normei 1.4. din Conventie.

**SECŢIUNEA a 5-a**

**Criterii de autorizare și funcționare a agenţiilor de furnizare navigatori**

**Art.15.** (1)- În vederea autorizării de către ANR, agențiile de furnizare navigatori trebuie :

a) să depună actul constitutiv, în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

b) să depună certificatul de înregistrare emis de Oficiul Naţional al Registrului Comerţului, care are ca activitate principală ,, Activități ale agențiilor de plasare a forței de muncă”, cod CAEN 7810, în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

c) să depună certificatul constatator emis de Oficiul Naţional al Registrului Comerţului din care să rezulte faptul că nu se află în procedura de faliment sau dizolvare, în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

d) să depună documentul de identitate al reprezentantului legal, în copie;

e) să depună acte doveditoare sau declaraţie pe propria răspundere a reprezentantului legal al agentului de furnizare navigator, sub sancţiunea falsului în declaraţii, astfel cum este acesta prevăzut la art. 326 din Legea nr. 286/2009 privind Codul penal, cu modificările şi completările ulterioare, din care să rezulte că acesta nu a fost condamnat definitiv pentru săvârşirea unei infracţiuni contra libertăţii persoanei, infracţiuni privind traficul şi exploatarea persoanelor vulnerabile sau înşelăciune, prevăzute de Codul penal, cu modificările şi completările ulterioare, cu excepţia situaţiei în care a intervenit reabilitarea;

f) să aibă încadrată cel puţin o persoană de specialitate din domeniul transporturilor navale maritime, deținător de brevet maritim sau diplomă de studii superioare în domeniul transporturilor navale maritime;

g) să facă dovada înregistrării la Autoritatea Naţională de Supraveghere a Prelucrării Datelor cu Caracter Personal ca operator de date cu caracter personal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 677/2001 pentru protecţia persoanelor cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal şi libera circulaţie a acestor date, cu modificările şi completările ulterioare, publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 790 din 12 decembrie 2001;

h) să aibă implementat un sistem de management al calității, conform activității desfășurate;

i ) să depună contractul de intermediere încheiat cu armatorul prin care sunt stabilite condițiile de recrutare și plasare a navigatorilor la bordul navelor acestora în care vor fi menționate în mod expres toate navele acestuia pentru care se vor efectua serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor, în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

 j) să facă dovada ofertelor ferme de locuri de muncă transmise de armatori, care vor cuprinde cel puțin următoarele elemente:

   - datele de identificare ale armatorului;

   - modelul de contract individual de muncă al navigatorilor și contractul colectiv, acolo unde există;

   - grila de salarizare, moneda în care se efectuează plata, modalităţile de plată şi datele de plată a salariului;

k) să facă dovada instituirii unei garanții financiare, sub forma unei poliţe de asigurare sau a unei garanții bancare în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

l) agenţia de furnizare navigatori este obligată să depună la ANR o copie după polița de securitate financiară încheiată de armator, pentru navele unde agențiile plasează personal, poliță care să acopere repatrierea și pierderile pecuniare ale navigatorilor, din cauză că armatorul, în virtutea contractului individual de muncă al navigatorilor, nu şi-a îndeplinit obligaţiile și o copie .

m) să depună o declarație notarială, dată pe propria răspundere de către reprezentantul legal al agenției de de furnizare navigatori, prin care se atestă faptul că, în cazul imposibilității executării garanției financiare din vina exclusivă a agenției de de furnizare navigatori, acesta/aceștia vor susține pe cheltuiala proprie plata drepturilor prevăzute la art.16 alin.1 din prezentele norme metodologice.

n) să facă dovada înregistrării ca agent de plasare a forței de muncă în străinătate la inspectoratul teritorial de muncă în a cărui rază teritorială îsi au sediul;

(2) Agențiile de furnizare navigatori prevăzute la art.13, alin.(3) din prezentele norme metodologice în vederea înregistrării la ANR, trebuie să depună următoarele documente:

a) documentul care atestă autorizarea sau înregistrarea ca agent de furnizare navigator, eliberat de autoritatea competentă din statul membru de stabilire în conformitate cu prevederile Regulii 1.4 din Convenție, în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

b) documente justificative din care să rezulte calitatea reprezentantului furnizorului de servicii de plasare a forţei de muncă constituit pe teritoriul unui stat membru al Uniunii Europene sau al Spaţiului Economic European de a desfăşura activitatea de plasare pe teritoriul României în numele şi pentru acesta, în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

c) certificatul constatator emis de autorităţile competente din statul de stabilire a furnizorului de servicii de plasare a forţei de muncă din care să rezulte faptul că acesta nu se află în procedura de insolvenţă, faliment sau dizolvare, , în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

d) certificatul de înregistrare fiscală a sediului permanent pe teritoriul României a furnizorului de servicii de plasare a forţei de muncă, , în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

e) documentul care atestă dreptul furnizorului de servicii de plasare a forţei de muncă de folosinţă a spaţiului în care se desfăşoară activitatea de recrutare și plasare navigatori, întocmit şi înregistrat în condiţiile legii, , în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

f) documentul de identitate al reprezentantului legal şi al reprezentantului furnizorului de servicii de plasare a forţei de muncă pe teritoriul României, , în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

g) să depună Lista navelor aflate în contractul semnat cu armatorul și copii dupa polițele de asigurare conform regulilor 2.5 si 4.2 din Conventie.

 h) să facă dovada ofertelor ferme de locuri de muncă transmise de armatori, acestea vor cuprinde cel puțin următoarele elemente:

 - datele de identificare ale armatorului;

 - modelul de contract individual de muncă al navigatorilor și contractul colectiv, în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul;

 - grila de salarizare, moneda în care se efectuează plata, modalităţile de plată şi datele de plată a salariului;

i) documentele doveditoare emise de autorităţile competente din statul de stabilire a furnizorului de servicii de plasare a forţei de muncă care să ateste faptul că reprezentantul legal, precum şi reprezentantul acestuia pe teritoriul României nu au fost condamnaţi definitiv pentru săvârşirea unei infracţiuni contra libertăţii persoanei, infracţiuni privind traficul şi exploatarea persoanelor sau înşelăciune, prevăzute de legislaţia din statul de stabilire, ori a unei infracţiuni săvârşite cu intenţie care l-ar face incompatibil cu serviciile de plasare de forţă de muncă pe care le prestează, cu excepţia situaţiei în care a intervenit reabilitarea;

j) documentele care atestă calificarea în domeniul transporturilor navale maritime (brevet maritim sau diplomă de studii superioare în domeniul transporturilor navale maritime) pentru persoana ce desfășoară activitatea de recrutare navigatori pe teritoriul Romaniei;

k) să facă dovada instituirii unei garanții financiare, sub forma unei poliţe de asigurare sau a unei garanții bancare conform art. 16 din prezentele norme metodologice.

l) să facă dovada înregistrării ca furnizor de plasare a forței de muncă în străinătate la inspectoratul teritorial de muncă în a cărui rază teritorială îsi au sediul.

**Art.16**.- (1) Garanția financiară constituită, prevăzută la art.15 lit.k) din prezentele norme metodologice, trebuie să acopere în orice moment, pentru navigatorii plasați de agenţia de furnizare navigatori, indiferent de cetățenie.

salariile restante și alte drepturi datorate de armator navigatorului, stabilite prin contractul de muncă, limitate la 4 luni de neplată a acestora;

toate cheltuielile suportate în mod rezonabil de navigator sau pentru navigator, inclusiv costul de repatriere;

pierderile pecuniare ale navigatorilor dovedite cu documente justificative din cauză că agenţia de furnizare navigatori sau armatorul, în virtutea contractului individual de muncă al navigatorilor, nu şi-a îndeplinit obligaţiile.

(2) Garanția financiară trebuie să cuprindă mențiunea ca sumele să fie plătite numai din dispoziția ANR și să fie sub forma:

a) unei garanții bancare în valoare de minim 300 000 Euro; sau

b) unei polițe de asigurare în valoare de minim 300 000 Euro încheiată cu o societate de asigurare românească sau recunoscută în România de către Autoritatea de Suparaveghere Financiară.

(3) Agenţiile de furnizare navigatori și cele înregistrate la ANR au obligaţia ca prin garanția financiară prevăzută la art.15(1) lit. k) și 15(2) lit. k) din prezentele norme metodologice, să asigure compensarea navigatorilor, recrutați și plasați prin intermediul ei, care au suferit pierderi pecuniare din cauza că agenția de de furnizare navigatori sau armatorul, în virtutea contractului individual de muncă al navigatorilor nu și-au îndeplinit obligațiile.

(4) Agenţiile de furnizare navigatori vor trimite către ANR, într-o perioadă de 5 zile de la data constituirii garanţiei suplimentare, copii legalizate de pe documentele de constituire a acesteia.

**Art.17.**- În vederea menținerii autorizației, agenţiile de furnizare navigatori trebuie să:

a) dețină un registru actualizat permanent cu toţi navigatorii recrutaţi sau plasaţi prin intermediul lor și toate documentele și calificările acestora, care va fi pus la dispoziţia ANR în scopul verificării;

b) se asigure că, înaintea angajării sau pe parcursul procesului de angajare, navigatorii sunt informaţi cu privire la drepturile și obligaţiile enunţate în contractul de muncă şi că sunt luate dispoziţiile necesare pentru ca navigatorii să poată să-şi examineze contractul de muncă înainte de semnare și după semnare, un original al acestuia să le parvină;

c) păstreze copiile contractelor individuale de muncă semnate de către armator, cu navigatorii plasaţi prin intermediul lor, pentru un termen de 3 ani în format fizic;

d) verifice faptul că pentru toţi navigatorii recrutaţi sau plasaţi prin intermediul lor, contractele de muncă sunt în conformitate cu prevederile Capitolului IV din prezentele norme metodologice, cu legislaţia şi prevederile oricărui contract colectiv de muncă inclus în contractul individual;

e) verifice faptul că navigatorii recrutaţi și care vor fi plasaţi prin intermediul lor posedă calificările cerute, deţin documentele necesare pentru postul respectiv conform contractelor de muncă ale navigatorilor și sunt în conformitate cu legislaţia statului de pavilion și cu orice contract colectiv aplicabil, dacă există;

f) verifice examinările medicale, documentele de identitate ale navigatorilor şi alte astfel de elemente, ce pot fi necesare navigatorilor pentru angajare;

g) se asigure permanent, în măsura în care acest lucru este realizabil, că armatorul are mijloacele pentru a evita ca navigatorii să fie abandonaţi într-un port străin;

h) examineze orice plângere depusă cu privire la activitatea agenției, să răspundă la aceasta și să informeze ANR cu privire la plângerile la care nu s-a găsit nici o soluție;

i) informeze trimestrial ANR despre navigatorii plasați prin intermediul acestora pe nave;

j) depună la ANR, la dosarul de autorizare, orice nou contract de intermediere semnat cu un armator și garanțiile financiare menționate la art. 15 si 16 din prezentele norme metodologice şi să nu plaseze nici un navigator la bordul navelor acestuia, până ce contractul sus mentionat nu a fost depus şi verificat;

k) raporteze ANR imediat ce intră în posesia informațiilor, cazurile de deces, accidente și de îmbolnăvire soldate cu debarcarea de la navă precum și, pe cât posibil, cauzele acestor evenimente, cazurile de piraterie sau abandon. Aceeași informare, în aceleași condiții, pentru navigatorii români, trebuie efectuată de organizațiile reprezentative ale navigatorilor;

l) facă dovada plății de către armatori a contribuțiilor de protecție și securitate socială, conform art.72 din prezentele norme metodologice, pentru navigatorii plasați la bordul navelor, pentru perioada angajării.

**Art.18.**- Navigatorii români vor informa cu privire la neplata drepturilor bănești cuvenite prin contractul de muncă autoritatea competentă a statului de pavilion a navei pe care sunt ambarcați, ANR, organizațiile reprezentative ale navigatorilor din care fac parte acestia și agenția de furnizare navigatori prin care au fost plasați, după două luni de neplată a drepturilor cuvenite, dar nu mai târziu de 3 luni de la neplată.

**Art.19.**- (1) ANR va solicita disponibilizarea sumelor prevăzute a fi acoperite de garanţia financiară dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiţii:

a) navigatorul sau un reprezentant desemnat al acestuia reclamă abandonul și/sau neplata drepturilor bănești pe ultimile 4 luni, confirmat de agenția de furnizare navigatori;

b) reprezentantul organizațiilor navigatorilor implicate, inspectorul ITF, agenția de furnizare navigatori, după caz, confirmă că s-au depus toate diligenţele pentru repatriere şi plata drepturilor bănești cuvenite.

(2) În situaţia în care a fost executată garanția, parţial sau total, agenția de furnizare navigatori are obligaţia reconstituirii acesteia, în termen de maxim 10 zile.

(3) În situaţia încetării activităţii, agenția de furnizare navigatori rămâne responsabilă, în cazul tuturor navigatoriilor aflaţi încă sub contract, plasaţi prin intermediul acesteia, pentru :

a) salariile restante și alte drepturi datorate de armator navigatorului, stabilite prin contractul de muncă, limitate la 4 luni de neplată a acestora;

b) toate cheltuielile suportate în mod rezonabil de navigator, inclusiv costul de repatriere;

c) pierderile pecuniare ale navigatorilor din cauză că agenția de furnizare navigatori sau armatorul, în virtutea contractului individual de muncă al navigatorilor, nu şi-a îndeplinit obligaţiile.

**Art.20.** - (1) Monitorizarea și controlul agențiilor de furnizare navigatori se face de către ANR, prin persoane împuternicite în acest scop, denumite agenți constatatori, urmărindu-se respectarea prevederilor legale în vigoare.

(2) Monitorizarea are ca scop verificarea asigurării aplicării prevederilor Convenţiei referitoare la recrutarea, plasarea și protecţia în materie de securitate socială a navigatorilor.

(3) Controlul se poate face și la sesizarea navigatorilor, organizațiilor navigatorilor sau armatorilor implicați.

(4) Agenţii constatatori verifică dacă agenția de furnizare navigatori îndeplinește condiţiile iniţiale în baza cărora a fost acordată autorizaţia privind respectarea prevederilor caietului de sarcini și pot propune suspendarea sau retragerea autorizaţiei emise pe numele agenţiei de furnizare navigatori, după caz.

(5) În urma controlului, agenţii constatatori întocmesc un raport de inspecție.

**Art.21.** - (1) Perioada de valabilitate a autorizației este de maximum 5 ani și se reconfirmă anual în baza rezultatului procesului de monitorizare.

(2) Reconfirmarea autorizaţiei se face la solicitarea agenției de furnizare navigatori, prin aplicarea vizei anuale.

(3) În situaţia în care nu se solicită vizarea anuală, autorizaţia se retrage din oficiu.

(4) Autorizaţia pot fi suspendate în cazurile în care se constată că agenția de furnizare navigatori nu mai îndeplineşte criteriile în baza cărora i-au fost acordate și/sau nu au fost respectate reglementările legale privind desfăşurarea activităţilor pentru care a fost autorizată/înregistrată.

(5) Suspendarea se face pentru cel mult 30 de zile, termen în care se vor remedia neregulile constatate în procesul de monitorizare, în caz contrar urmând ca autorizaţia să fie retrase la încetarea termenului de suspendare.

(6) Măsura de retragere a autorizaţiei se propune în toate cazurile când se constată următoarele:

a) nu se iau măsurile de remediere a neregulilor constatate, în limita termenului de suspendare a autorizaţiei;

b) nu s-a reînnoit garanția financiară, atunci când a fost executată sau când a expirat termenul de valabilitate.

(7) Decizia de suspendare sau de retragere a autorizaţiei revine Directorului General al ANR, în baza raportului de inspecție întocmit de agenții constatatori.

(8) Decizia de suspendare sau de retragere a autorizaţiei se comunică agenției de furnizare navigatori în termen de 10 zile de la data încheierii raportului de inspecție.

**Art.22.** - (1) Agenția de furnizare navigatori poate contesta decizia de suspendare sau retragere la instanţele judecătoreşti competente.

(2) În situaţia retragerii autorizaţiei din oficiu sau prin decizie, agenția de furnizare navigatori rămâne responsabilă, în cazul tuturor navigatorilor aflaţi încă sub contract, plasaţi prin intermediul acesteia, pentru:

a) salariile restante și alte drepturi datorate de armator navigatorului, stabilite prin contractul de muncă, limitate la 4 luni de neplată a acestora;

b) toate cheltuielile suportate în mod rezonabil de navigator, inclusiv costul de repatriere;

c) pierderile pecuniare ale navigatorilor din cauză că agenția de furnizare navigatori sau armatorul, în virtutea contractului individual de muncă al navigatorilor, nu şi-a îndeplinit obligaţiile.

**Art.23.** - (1) Activităţile de autorizare şi certificare a agențiilor de furnizare navigatori efectuate de ANR, se vor desfăşura în cadrul unui sistem de management al calităţii care trebuie să fie certificat în conformitate cu standardele internaţionale aplicabile în materie de calitate.

(2) ANR stabileşte prin proceduri interne, mecanisme și procedee adecvate pentru anchetarea, atunci când se impune, a oricărei plângeri cu privire la activitatea unei agenții de furnizare navigatori, dacă este cazul cu concursul reprezentanţilor armatorilor şi al navigatorilor.

(3) ANR postează pe site-ul instituţiei informări permanente, privind problemele care pot rezulta din angajare, către navigatorii români asupra problemelor care pot rezulta din angajarea pe o navă aflată sub pavilionul unui stat care nu a ratificat Convenţia.

(4) Autorizaţiile de funcţionare eliberate agenţiilor de personal navigant până la data intrării în vigoare a prezentelor norme, în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 83/2003 privind privind autorizarea societăţilor comerciale care prestează servicii de selecţie şi plasare a personalului navigant maritim sau fluvial pe nave care arborează pavilion român ori străin, precum şi instituirea unor măsuri de securitate financiară în caz de abandonare a acestuia în afara României, rămân valabile până la data expirării termenelor de valabilitate a poliţelor de asigurare, dar nu mai mult de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei norme.

(5) În situaţia în care termenul de valabilitate a poliţei de asigurare expiră după 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, agenţia de personal navigant are obligaţia să completeze, înlăuntrul acestor 6 luni de zile, documentaţia necesară autorizării, conform prevederilor prezentei hotărâri.

(6) Ministerul Afacerilor Externe, prin misiunile diplomatice şi oficiile consulare, depune diligenţele necesare pentru ca, prin intermediul autorităţilor publice sau al organismelor străine competente, să asigure navigatorilor români plasaţi pe nave care arborează pavilionstrăin măsurile de protecţie prevăzute în legislaţia statului respectiv şi soluţionarea, potrivit legislaţiei aplicabile statului respectiv, a unor eventuale litigii având ca obiect acordarea drepturilor prevăzute de prezenta hotărâre

**Art. 24.** - Armatorii navelor care arborează pavilion român, care folosesc serviciile agențiilor de furnizare navigatori stabilite în statele sau teritoriile în care Convenţia nu se aplică, trebuie să se asigure, pe cât este posibil, că acele agenții de furnizare navigatori respectă prevederile prezentelor norme.

**CAPITOLUL IV**

**Condiţii de angajare**

**SECŢIUNEA 1**

**Contractele de muncă ale navigatorilor**

Art.25. - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că fiecare navigator care muncește la bordul navelor lor are un contract de muncă, legal încheiat între navigator şi armatorul navei, prin care sunt garantate navigatorului condiţii decente de muncă şi viaţă la bord, conform prevederilor prezentelor norme metodologice.

(2) Înainte de semnarea contractului de muncă, fiecare navigator trebuie să aibă posibilitatea de a studia documentul în cauză pentru a putea să ceară consiliere de specialitate și să dispună de orice altă facilitate de natură să asigure că se angajează în mod liber, fiind astfel informat corect asupra drepturilor şi responsabilităţilor ce îi revin.

(3) Armatorul navei care arborează pavilion român și navigatorul angajat pe nava sa, deţin fiecare câte un exemplar original al contractului de muncă.

(4) Armatorii navelor care arborează pavilion român asigură fiecărui navigator, precum și comandantului navei, acces la informaţii exacte referitoare la condiţiile contractuale de muncă.

(5) Armatorii navelor care arborează pavilion român iau măsuri pentru a facilita funcţionarilor autorităţii competente din porturile în care nava face escală accesul la informaţii exacte referitoare la condiţiile locului de muncă, precum și la copii după contractele de muncă ale fiecărui navigator.

(6) Perioada de angajare a navigatorului la bordul unei nave care arborează pavilion român se evidențiază prin înscrierea în carnetul de marinar, menţionându-se poziţia caracteristică muncii pe care acesta o efectuează. La terminarea acestei activități, i se va înmâna o adeverinţă de stagiu de ambarcare (Sea Service).

(7) Carnetul de marinar și adeverinţa de stagiu de ambarcare nu conţin nici o apreciere a calităţii muncii desfășurate la bord de către navigator şi nici o indicaţie referitoare la salariul său.

(8) Forma și conținutul adeverinței de stagiu de ambarcare se stabilesc de către ANR. Adeverința de stagiu de ambarcare va fi redactată și în limba engleză.

(9) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că atunci când contractul de muncă se constituie, ca parte sau întreg, dintr-un contract colectiv de muncă, un exemplar al contractului colectiv de muncă este pus la dispoziție la bord.

(10) Atunci când, contractul de muncă şi orice contract colectiv de muncă aplicabil nu sunt în limba engleză, documentele următoare sunt puse la dispoziţie la bord, în limba engleză:

a) o copie a contractului tip; și

b) părţile contractului colectiv de muncă, supuse unei inspecţii din partea statului portului, conform dispoziţiilor Regulii 5.2 din Conventie.

(11) Fac excepţie de la prevederile alin. (10) navele care efectuează numai voiajuri interne.

**Art.26.**- (1) Contractul de muncă al navigatorului trebuie să conţină minimum următoarele elemente:

a) numele și prenumele navigatorului, data și locul naşterii;

b) numele și adresa armatorului;

c) locul şi data când intră în vigoare contractul de muncă;

d) funcţia/poziția pe care este angajat navigatorul;

e) suma totală a salariului navigatorului sau, după caz, formula utilizată pentru calcularea acestuia;

f) cuantumul concediului anual plătit sau, după caz, formula utilizată pentru calcularea acestuia;

g) termenul contractului și condiţiile încetării sale, în special atunci când:

(i) contractul este încheiat pe o perioadă nedeterminată, condiţiile în care fiecare parte l-ar putea denunţa;

(ii) contractul este încheiat pe o perioadă determinată, data expirării; şi

(iii) contractul este încheiat pentru un voiaj, portul de destinaţie şi perioada la sfârşitul căreia angajamentul navigatorului încetează după sosirea la destinaţie;

h) beneficiile în materie de protecţie a sănătăţii și de securitate socială care trebuie asigurate navigatorului de către armator;

i) dreptul navigatorului la repatriere; și

j) trimiterea la contractul de negociere colectivă, după caz.

(2) Preavizul dat atât de către navigatori, cât şi de către armatori în cazul încetării anticipate a contractului de muncă se supune prevederilor Codului Muncii, dar durata acestuia nu poate fi mai mică de 7 zile.

(3) Perioada de preaviz pentru navigator nu trebuie să fie mai scurtă decât cea pentru armator.

(4) Durata maximă a perioadei de serviciu la bordul navei nu trebuie să depășească termenul de 12 luni.

**Art.27.** - (1) Un navigator este pe deplin îndreptăţit să rezilieze un contract de muncă fără preaviz, cu notificare și fără penalităţi, în conformitate cu orice contract colectiv de muncă aplicabil, în următoarele situații:

a) când survine moartea sau boala gravă a soţiei/soţului, copilului sau a unui părinte;

|  |
| --- |
| b) dacă nava pe care navigatorul se află îmbarcat este pe cale de a naviga într-o zonă de război, aşa cum este definită în asigurarea navei și în care navigatorul nu consimte să meargă.  |

(2) Un navigator poate să rezilieze contractul de muncă fără notificare sau cu o notificare cu o perioadă mai mică decât cea prevăzută în contract, în situaţia în care:

1. nava este vândută;
2. navigatorul este în imposibilitatea de a continua îndeplinirea îndatoririlor la bordul navei, consecinţă a rănirii sau îmbolnăvirii.

**SECŢIUNEA a 2-a**

**Salarii**

**Art.28.** - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român iau măsuri pentru ca plata salariilor navigatorilor să se facă în următoarele condiții:

a)să fie efectuată la intervale care să nu depăşească o lună şi în conformitate cu contractul de muncă al navigatorului şi cu contractele colective de muncă aplicabile;

b) navigatorii să primească extras lunar cu totalul sumelor datorate şi cu cele vărsate, pe care trebuie să figureze cel puţin:

(i) salariul;

(ii) plăţile suplimentare;

(iii) ratele de schimb aplicate, dacă vărsămintele au fost făcute într-o monedă sau la o rată de schimb distinctă de cele convenite;

c) să dea posibilitatea navigatorilor să trimită în mod regulat o parte din remuneraţie sau remuneraţia integrală, familiilor sau persoanelor pe care le au în întreţinere sau care au dreptul la aceasta, în următoarele condiții:

1. la solicitarea acestora, făcută la momentul începerii sau în cursul desfășurării activităţii prin virament bancar sau prin mijloace analoge; şi
2. aceste viramente bancare să fie efectuate în timp util şi direct persoanei sau persoanelor desemnate de navigatori.

(2) Orice sumă reţinută pentru un serviciu vizat la lit c) al alin.(1), trebuie să fie într-un cuantum rezonabil şi rata de schimb aplicată să corespundă ratelor curente ale pieţei sau ratelor oficiale publicate și să nu fie defavorabilă navigatorului.

**Art. 29.**- (1) În situația în care contractul de muncă include compensaţii separate pentru orele suplimentare lucrate, armatorii navelor care arborează pavilion român iau măsuri pentru ca la bord să fie respectate următoarele:

1. în scopul calculării salariilor, orele normale de lucru pe mare şi în port nu pot să depăşească 8 ore/zi;
2. în scopul calculării orelor suplimentare, durata normală de lucru pe săptămână remunerată prin salariu de bază nu trebuie să depăşească 40 de ore pe săptămână;
3. rata sau ratele de remunerare pentru orele suplimentare nu trebuie să fie mai mici de 1 şi ¼ decât salariul de bază sau salariul pe oră; și
4. comandantul sau persoana desemnată de acesta trebuie să păstreze o înregistrare cu toate orele suplimentare efectuate, semnate de către navigator şi de cel care înregistrează, înregistrare care să nu fie mai veche de o lună.

(2) Pentru navigatorii ale căror salarii sunt total sau parţial consolidate:

1. contractul de angajare a navigatorului trebuie să specifice clar, dacă este cazul, numărul de ore de muncă pe care navigatorul trebuie să îl desfăşoare în schimbul remuneraţiei sale şi orice alocaţie suplimentară care poate fi datorată în plus la salariul consolidat şi în ce circumstanţe;
2. în cazul în care orele suplimentare sunt plătite ca ore peste program din cele acoperite de salariul consolidat, rata orară nu trebuie să fie mai mică de 1 şi 1/4 din rata orară de bază, corespunzătoare orelor normale de lucru, aşa cum sunt definite la alin. (1)
3. prevederea de la alin. (1) trebuie aplicată și orelor suplimentare incluse în salariul consolidat;
4. remuneraţia pentru acea parte din salariul total sau parţial consolidat, reprezentând orele normale de lucru, aşa cum este definit la alin (1) lit. a) nu este mai mică decât salariul minim aplicabil; și
5. pentru navigatorii ale căror salarii sunt parţial consolidate, arhiva tuturor orelor suplimentare trebuie păstrată şi aprobată potrivit alin (1) lit. d).

(3) Pentru orele suplimentare sau pentru munca prestată în zilele de repaus săptămânal sau în zilele de sărbători legale se acordă compensaţii, conform prevederilor Codului Muncii.

(4) Reprezentanții organizaţiilor reprezentative ale armatorilor şi navigatorilor vor participa la stabilirea procedurilor în vederea determinării salariului minim pentru navigatori.

(5) O atenţie deosebită trebuie acordată nivelului minim al salariilor care trebuie să ia în considerare natura muncii în sectorul maritim, numărul membrilor echipajului navelor și durata normală de lucru a navigatorilor și care nu trebuie să fie mai mic decât nivelul agreat în Forumul Comisiei Maritime ( Joint Maritime Commission – JMG ) din cadrul Organizației Internaționale a Muncii – OIM ( ILO ).

**SECŢIUNEA a 3-a**

**Orele de muncă și orele de odihnă**

**Art.30.**- (1) Norma orelor de muncă pentru navigator este de 8 ore/zi, cu două zile de odihnă săptămânal şi odihna în zilele de sărbătoare. Fiecare navigator este îndreptăţit la un minimum de ore de odihnă care nu va fi mai mic decât:

a) 10 ore în orice perioadă de 24 de ore;

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

(2) Orele de odihnă pot fi împărţite în cel mult două perioade, dintre care una va fi de cel puţin 6 ore, iar intervalul dintre două perioade consecutive de odihnă nu va depăşi 14 ore.

|  |
| --- |
| (3) Atunci când un navigator este de gardă de exemplu în cazul în care sala maşini este nesupravegheată, navigatorul va beneficia de o perioadă de odihnă compensatorie, dacă perioada normală de odihnǎ este perturbată de apeluri în afara orelor de program. |

(4) Rolurile de echipaj de adunare, de abandon și de stins incendiu, precum și alte roluri și exerciții prevăzute de reglementările naţionale şi de convențiile internaţionale aplicabile, vor fi organizate astfel încât să minimalizeze, în măsura posibilului, perturbarea orelor de odihnă şi să nu genereze oboseală.

(5) Este de datoria armatorului și comandantului navei de a se asigura că navigatorul beneficiază de minimum de ore de odihnă.

**Art.31.**- (1) Niciuna dintre prevederile prezentelor norme metodologice nu aduce atingere dreptului imperativ al comandantului unei nave de a cere unui navigator să efectueze ore de muncă necesare pentru siguranţa imediată a navei, a persoanelor de la bord sau a încărcăturii sau cu scopul de a acorda ajutor altor nave sau persoane aflate în pericol pe mare sau naufragiate.

(2) Dacă este cazul, comandantul poate suspenda programul orelor de muncă sau a celor de odihnă şi de a solicita unui navigator să efectueze ore de muncă necesare, până la restabilirea situaţiei normale.

(3) De îndată ce este posibil, după ce situaţia normală a fost restabilită, comandantul navei se asigură că fiecare navigator care a efectuat o activitate în perioada programată pentru odihnă, beneficiază de o perioadă de odihnă corespunzătoare.

**Art.32.-** (1) Armatorii navelor se asigură că la bordul navelor lor, într-un loc ușor accesibil, este afișat un tabel cu organizarea muncii la bord.

(2) Tabelul trebuie să indice, pentru fiecare funcție, cel puțin următoarele:

a) programul de serviciu pe mare şi în port; şi

b) numărul minim de ore de odihnă, prevăzut de prezentele norme metodologice.

(3) Tabelul va fi stabilit în forma standard în limba sau limbile de lucru ale navei și în limba engleză.

(4) La bordul navelor se mențin înregistrări privind evidenţa orelor zilnice de odihnă ale navigatorilor. Copii ale acestor evidențe sunt păstrate la bord pentru o perioadă de 3 ani. Înregistrările trebuie să fie în formatul publicat de către Organizația Internațională a Muncii, în limba sau limbile de lucru ale navei și în limba engleză.

(5) Fiecare navigator trebuie să primească o copie a înregistrărilor referitoare la el, care va fi avizată de către comandant sau o persoană autorizată de comandant şi semnată de către navigator.

(6) Următoarele prevederi trebuie aplicate pe mare și în port pentru toţi navigatorii tineri care au mai puţin de 18 ani:

1. orele de muncă nu trebuie să depăşească 8 ore pe zi și 40 de ore pe săptămână, iar orele suplimentare devin inevitabile numai din motive de siguranţă;
2. trebuie acordat un timp suficient pentru toate mesele şi trebuie asigurată o pauză de cel puţin o oră pentru masa principală; şi
3. trebuie acordată o pauză de odihnă de 15 minute la fiecare două ore de muncă continuă.

(7) Prevederile alin. (6) impracticabile pentru tinerii navigatori cărora li s-au repartizat atribuţii de cart sau care lucrează într-un sistem de ture.

(8) Prevederile alin. (6) nu scutesc tinerii navigatori de obligaţia general valabilă pentru toţi navigatorii de a lucra în situaţii de urgenţă.

**SECŢIUNEA a 4-a**

**Dreptul la concediu**

**Art.33.**- (1) Navigatorii de pe navele care arborează pavilion român au dreptul la concediu anual, conform prevederilor prezentelor norme metodologice, astfel:

a) concediu anual plătit este calculat pe baza unui minim de 2,5 zile calendaristice pe lună de angajare lucrată și, proporțional, pentru lunile lucrate incomplet;

b) absenţele justificate de la locul de muncă, perioadele de concediu medical de care navigatorul a beneficiat în timpul muncii la bord, nu sunt considerate concedii anuale;

c) zilele de sărbători legale naționale acordate libere la bord unui navigator, nu vor fi considerate ca parte din concediu anual plătit.

(2) Perioada minimă de concediu anual plătit nu poate fi înlocuită cu o indemnizație financiară, cu excepția cazului în care relația de muncă încetează.

(3) Orice acord de renunţare la concediul anual minim plătit este interzis.

(4) Navigatorilor li se pot acorda de către comandantul navei permisii la uscat ori de câte ori este posibil şi în cazul în care cerinţele operaţionale ale funcției/poziţiei lor de la bord permit acest lucru, acestea nefiind scăzute din concediul anual plătit.

(5) Orice perioadă de serviciu efectuată în afara contractului de muncă trebuie considerată ca făcând parte din perioada de serviciu.

(6) Absenţa de la serviciu în scopul participării, la solicitarea armatorului, la un curs de pregătire în sectorul maritim, sau pentru alte motive precum boală, accidente sau maternitate, trebuie considerate ca fiind parte din perioada de serviciu.

(7) Nivelul plǎţii pe perioada concediului anual trebuie să fie acelaşi cu nivelul normal al remuneraţiei navigatorului. În cazul navigatorilor angajaţi pe perioade mai scurte de un an sau în cazul încetării contractului de muncă, dreptul la concediu trebuie calculat potrivit formulei pro-rata.

**SECŢIUNEA a 5-a**

**Repatrierea**

**Art.34.** - (1) Navigatorii au dreptul la repatriere fără nici un cost suportat de aceştia în următoarele situaţii:

1. atunci când contractul de muncă al navigatorului expiră în timp ce navigatorul este în străinătate;
2. atunci când contractul de muncă al navigatorului este reziliat de angajator în conformitate cu termenii acestuia;
3. atunci când contractul de muncă al navigatorului este reziliat de către navigator din motive întemeiate;
4. navigatorii nu mai sunt apţi de a-şi îndeplini îndatoririle potrivit contractului de muncă sau când nu mai este posibil să i se ceară acest lucru, ţinând cont de împrejurări speciale.

(2) Circumstanţele în care navigatorii au dreptul la repatriere, potrivit alin.(1) lit. (b) - (d) sunt:

1. atunci când se depășește durata maximă a perioadei de serviciu la bordul navei; astfel de perioade nu trebuie să fie mai lungi de 12 luni;
2. în caz de boală, accident sau alt motiv medical care impune repatrierea acestora, dacă sunt transportabili din punct de vedere medical;
3. în caz de naufragiu;
4. în cazul în care armatorul nu mai este în măsură de a-și îndeplini obligaţiile legale sau contractuale ca și angajator al navigatorilor din motive precum insolvabilitatea, vânzarea navei, schimbarea înregistrării navei sau orice alt motiv similar;
5. în cazul în care nava este trimisă spre o zonă de război, aşa cum se stipulează în legislaţia naţională sau contractele de muncă, unde navigatorul nu consimte să meargă;
6. în cazul încheierii sau suspendării angajării conform unei sentinţe arbitrale.

(3) Costurile care trebuie suportate de armator pentru repatriere trebuie să includă cel puţin:

1. călătoria prin mijloace potrivite și rapide, în mod normal cu avionul, până la destinaţia aleasă pentru repatriere, conform alin. 4 al prezentului articol;
2. cazarea şi masa din momentul în care navigatorii părăsesc nava și până ajung la destinaţia de repatriere;
3. transportul și transbordul efectelor personale ale navigatorului până la destinaţia de repatriere, precum și orice alte costuri sau cheltuielile rezonabile generate de abandon;
4. tratament medical, dacă este cazul, până când navigatorii sunt apţi pentru transport către destinaţia de repatriere și asistența medicală necesară pe perioada repatrierii;
5. cheltuielile aferente însoțitorului, dacă necesitatea prezenței acestuia este decisă de medicul calificat, care l-a consultat.

(4) Dacă nu se specifică în clar în contractul de muncă, destinaţia de repatriere este:

 a) locaţia unde navigatorul s-a angajat;

 b) statul de domiciliu al navigatorului; sau

 c) orice astfel de locaţii care pot fi stabilite de comun acord la momentul angajării.

(5) Armatorii navelor care arborează pavilion român, angajate în voiajuri internaţionale, trebuie să facă dovada instituirii unei garanții financiare sub forma unei poliţe de asigurare eliberată de o societate de asigurare sau a unei garanții bancare, care va asigura acces direct, acoperire suficientă și asistenţă financiară rapidă și eficace pentru orice navigator abandonat pe una din navele sale; această garanţie trebuie să acopere în orice moment cheltuielile de repatriere ale tuturor navigatorilor angajați la bordul navelor lor și neplata drepturilor băneşti cuvenite acestora, stabilite prin contractul de muncă, limitate la 4 luni de neplată pentru oricare astfel de drepturi restante, toate cheltuielile suportate în mod rezonabil de navigator, inclusiv costul repatrierii menționat la art. 34, precum și nevoile esențiale ale navigatorului, inclusiv elemente cum ar fi: hrană adecvată, îmbrăcăminte, dacă este necesar, cazare, rezerve de apă potabilă, combustibil esențial pentru supraviețuirea la bordul navei, asistență medicală necesară, precum și orice ale costuri rezonabile sau taxe determinate de acțiunea sau prin omisiunea ce au condus la abandon, până la sosirea navigatorului la domiciliu.

**Art.35.** - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să facă dovada la ANR a constituirii garanţiei financiare în caz de abandon al navigatorilor, în conformitate cu prevederile art. 34 alin 5.

(2) Garanția financiară prevăzută la art.34 alin.5 trebuie să fie valabilă și să fie disponibilă la bordul navei. În cazul în care mai mulți furnizori acordă garanție financiară, documentul emis de fiecare furnizor trebuie să fie disponibil la bord.

(3) Garantia financiară trebuie să conțină următoarele informații:

a) denumirea navei;

b) portul de înmatriculare al navei;

c) indicativul de apel al navei;

d) numărul IMO al navei;

e) numele și adresa furnizorului sau furnizorilor garanției financiare;

f) datele de contact ale persoanelor sau ale entității responsabile cu prelucrarea cererilor de asistență din partea navigatorilor;

g) numele armatorului;

h) perioada de valabilitate a garanției financiare; și

i) o atestare din partea furnizorului garanției financiare a faptului că aceasta îndeplinește în mod cumulativ toate aspectele prevăzute în norma A2.5.2 din Conventie.

(4) Garanţia financiară în caz de abandon al navigatorilor se emite individual pentru fiecare navă.

(5) Garanția financiară în caz de abandon al navigatorilor se întocmește bilingv, atât în limba română, cât şi în limba engleză.

**Art.36.** - Armatorii trebuie să depună la ANR garanția financiară în caz de abandon al navigatorilor și o copie a acesteia, conformitatea cu originalul fiind certificată de către personalul ANR.

**Art.37.** - (1) Pe întreaga perioadă de valabilitate a garanției financiare în caz de abandon al navigatorilor, armatorii sunt obligaţi ca în termen de 10 zile de la data producerii oricăreia dintre situaţiile menţionate mai jos, să procedeze la reconstituirea garanţiilor financiare la nivelurile corespunzătoare, fie prin mărirea depozitului bancar, fie prin încheierea unei noi poliţe de asigurare:

a) în cazul în care garanţiile financiare constituite s-au epuizat ori s-au diminuat;

b) în cazul în care poliţa de asigurare a fost executată total, conform clauzelor sale.

(2) Armatorii trebuie să informeze în scris ANR cu privire la orice modificare a condiţiilor pe baza cărora a fost emisă garanția financiară în caz de abandon al navigatorilor.

**Art.38.** - (1) ANR are dreptul de a solicita disponibilizarea garanției financiare prevăzută la art. 34. alin. (5).

(2) ANR solicită armatorilor plata tuturor costurilor generate de abandon, dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiţii:

a) reprezentantul organizaţiilor navigatorilor notifică în scris ANR asupra situaţiei de abandon şi repatrierea solicitată de navigator;

b) navigatorul abandonat şi reprezentantul organizaţiilor navigatorilor dovedesc că s-au depus toate diligenţele pentru repatriere şi plata drepturilor;

c) reprezentantul organizaţiilor navigatorilor prezintă în scris ANR cuantumul sumelor datorate de către armator în legătură cu situaţia de abandon şi repatrierea solicitată de navigatorul în cauză, pentru care îşi asumă întreaga responsabilitate.

**Art. 39.** - (1) Dacă armatorul unei nave care arborează pavilion român nu întreprinde măsurile necesare pentru repatrierea navigatorilor care au acest drept sau nu își asumă costul acesteia, ANR împreună cu organizațiile reprezentative ale navigatorilor repatriează navigatorii în cauză.

(2) Cheltuielile de repatriere în situaţia de abandon vor fi acoperite prompt, din garanția financiară prevăzută la art. 34. alin. (5), la cererea făcută de către navigator sau un reprezentant desemnat al acestuia şi însoţită de justificarea corespunzătoare a acestui drept, în conformitate cu art. 3.

(3) În cazul în care nu există garanție financiară, atunci când a plătit costul repatrierii conform alin.(1), ANR poate reține navele armatorului în cauză, până la efectuarea rambursării acestor costuri.

(4) În cazul în care furnizorul/furnizorii de garanție financiară a/au efectuat plăți către orice navigator în conformitate cu prezentele norme metodologice, furnizorul/furnizorii respectiv/i dobândește/dobândesc prin subrogare, atribuire sau în alt mod, în limita cuantumului pe care l-a plătit și în conformitate cu legislația aplicabilă, drepturile de care ar fi beneficiat navigatorul.

(5) Nicio dispoziție a prezentelor norme metodologice nu aduce atingere dreptului furnizorului de garanție financiară de a face apel la o cale de atac împotriva unei părți terțe.

(6) Dispozițiile prezentelor norme metodologice nu sunt menite să fie exclusive sau să prejudicieze oricare alte drepturi, cereri sau căi de atac care ar putea fi, de asemenea, disponibile pentru a despăgubi navigatorii care sunt abandonați.

**Art.40.** - (1) În cazul în care armatorul nu efectuează plata tuturor costurilor generate de abandon în termen de 30 de zile de la solicitarea ANR, aceasta va dispune disponibilizarea sumelor respective.

(2) Sumele disponibilizate din garanţia financiară prevăzută la art. 34. alin. (5), la cererea ANR, vor fi depuse în contul indicat de comun acord de organizaţia navigatorilor legal constituită şi navigatorul în cauză, dacă această organizaţie prezintă, în formă scrisă, angajamentul ferm de a repatria respectivul navigator şi de a achita drepturile băneşti pentru acesta.

**Art.41.** - În situaţia în care compania armatorului îşi încetează activitatea, ANR verifică îndeplinirea obligațiilor contractuale ale acestuia față de navigatori.

**Art.42.** - (1) ANR poate verifica în orice moment respectarea condiţiilor stabilite potrivit prevederilor prezentelor norme metodologice şi a legislaţiei în vigoare.

(2) În toate cazurile în care se constată, din oficiu sau la sesizarea altor părţi interesate, că nu mai sunt îndeplinite condiţiile stabilite în garanţia financiară în caz de abandon al navigatorilor, ANR retrage Certificatul de muncă în sectorul maritim.

(3) ANR are obligaţia, în termen de 5 zile de la data deciziei de retragere a Certificatului de muncă în sectorul maritim, să comunice în scris companiei aplicarea măsurii de retragere a acestuia, cu motivarea deciziei.

**Art.43.** - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român nu trebuie să solicite navigatorilor să facă plăți anticipate la începutul contractului cu privire la costul repatrierii și nici să acopere costurile legate de repatriere din salariile sau alte drepturi ale navigatorilor, exceptând situaţia în care se demonstrează că navigatorul şi-a încălcat grav obligaţiile contractuale, potrivit legislaţiei naţionale.

(2) Prezentele norme metodologice nu aduc atingere niciunui drept al armatorului unei nave de a-și recupera costul repatrierii în temeiul unor contracte cu părți terțe.

(3) Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să se asigure că la bordul navelor lor există o copie a garanţiei financiare în caz de abandon al navigatorilor și o copie a prevederilor naţionale referitoare la repatriere, redactate în limba de lucru de la bordul navei și că acestea sunt puse la dispoziţia navigatorilor, afișate într-un loc vizibil la bord. Copia garanţiei financiare în caz de abandon al navigatorilor trebuie să fie în limba engleză sau însoţită de o traducere în limba engleză. În cazul în care mai mulți furnizori acordă garanție financiară, documenul emis de fiecare furnizor trebuie să fie disponibil la bord.

(4) Garanția financiară nu trebuie să înceteze înainte de sfârșitul perioadei sale de valabilitate cu excepția cazului în care furnizorul garanției financiare a înaintat ANR o notificarea prealabilă de cel puțin 30 de zile.

**Art.44.** - Prezentele norme metodologice nu aduc atingere niciunui drept al armatorului unei nave de a-și recupera costul repatrierii în temeiul unor contracte cu părți terțe.

**Art.45.** - (1) Dacă un armator al unei nave care arborează pavilion străin si nici autoritatea statului de pavilion nu iniţiază măsurile necesare pentru repatrierea navigatorilor români care au acest drept, și care au contract de muncă încheiat cu armatorul și sunt plasați pe nava respectivă printr-o agenţie de furnizare navigatori din România, ANR împreună cu reprezentanții organizațiilor navigatorilor şi agenţia de furnizare navigatori implicată vor aranja repatrierea navigatorilor în cauză.

(2) Cheltuielile de repatriere vor fi acoperite din garanția financiară a agenției de furnizare navigatori.

**Art.46.-** (1) În situația prevăzută la art. 45, ANR va solicita disponibilizarea sumelor prevăzute a fi acoperite de garanţia financiară pentru cazurile de abandonare a navigatorilor, dacă aceştia reclamă abandonarea şi necesitatea repatrierii, confirmată de organizațiile navigatorilor.

(2) În cazul imposibilităţii executării garanţiei din vina exclusivă a agenţiei de furnizare navigatori, pentru orice navigator plasat la bordul navelor de către respectiva agenţie, plata drepturilor băneşti neachitate de armator pentru o perioadă de patru luni și repatrierea vor fi făcute pe cheltuiala proprie a agenţiei de furnizare navigatori.

**Art.47.** - (1) Dacă armatorul unei nave care arborează pavilion străin, stat parte la Convenție sau autoritatea statului de pavilion nu iniţiază măsurile necesare pentru repatrierea navigatorilor care au acest drept și care au contract de muncă încheiat cu armatorul și nu sunt plasați pe nava respectivă printr-o agenție de furnizare navigatori din România, atunci MAE, după caz împreună cu reprezentanții navigatorilor, repatriază navigatorii în cauză.

(2) Cheltuielile efectuate pentru repatriere vor fi suportate de MAE și/sau de organizațiile navigatorilor, după caz, și apoi, recuperate de la autoritatea competentă a statului de pavilion.

**Art.48.** - (1) Dacă un armator al unei nave care arborează pavilion străin, stat care nu este parte la Convenție sau autoritatea statului de pavilion nu iniţiază măsurile necesare pentru repatrierea navigatorilor români care au acest drept, atunci MAE, după caz împreună cu reprezentanții navigatorilor, repatriază navigatorii în cauză.

(2) Cheltuielile efectuate pentru repatriere vor fi suportate de MAE și/sau de organizațiile navigatorilor, după caz.

**SECŢIUNEA a 6-a**

**Compensarea navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării navei**

**Art.49.** - (1) În toate cazurile cauzate de pierderea sau naufragiul navei, armatorul unei nave care arborează pavilion român trebuie să plătească fiecărui navigator aflat la bord o compensație financiară adecvată pentru pierderea locului de muncă, urmare a unei astfel de pierderi sau naufragieri.

(2) Compensația financiară pentru pierderea locului de muncă va fi în cuantumul a două luni de salariu.

(3) Dispoziția prevăzută la alin. (1) nu aduce atingere oricăror altor drepturi de care beneficiază un navigator, în temeiul legislaţiei naţionale privind pierderile sau vătămările datorate naufragiului ori pierderii navei.

SECŢIUNEA a 7-a

Dotarea cu echipaj

**Art.50.** - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să se asigure că au la bord un număr suficient de navigatori, pe funcții adecvate, pentru ca navele lor să fie exploatate în siguranţă, eficient și ţinând cont de aspectele de securitate, luând în considerare preocupările pentru starea de oboseală a navigatorilor, precum şi particularităţile specifice voiajului.

(2) O navă se consideră a fi dotată cu echipaj adecvat, în ceea ce privește numărul și funcțiile, atunci când sunt respectate înscrisurile din Certificatul privind echipajul minim de siguranţă emis de ANR.

(3) Atunci când se stabilește nivelul de dotare cu echipaj al navelor, se ia în considerare necesitatea de a evita sau reduce duratele excesive de muncă, pentru a asigura odihnă suficientă și pentru a limita starea de oboseală, principiile din instrumentele internaţionale aplicabile, în special cele ale Organizaţiei Maritime İnternaţionale, referitoare la dotările cu echipaj, precum și prevederile Convenţiei nr. 68/1946 privind alimentaţia echipajului şi servirea mesei la bordul navelor, adoptată de Conferinţa generală a Organizaţiei Internaţionale a Muncii la Seattle la 27 iunie 1946, ratificată de România prin Ordonanţa Guvernului nr. 16/2000 privind ratificarea unor convenţii adoptate de Organizaţia Internaţională a Muncii, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 34 din 28 ianuarie 2000.

(4) Nivelul de dotare cu echipaj a navelor se stabilește prin ordin al ministrului transportului.

(5) Atunci când MTIC stabileşte nivelul dotării navei cu echipaj minim de siguranță se iau în considerare următoarele:

a) nevoia de evitare sau minimalizare, în măsura posibilului, a timpului excesiv de muncă, de a asigura suficient timp de odihnă și a limita oboseala;

b) cerinţele cuprinse în Regula 3.2 şi Norma A 3.2 – referitoare la alimentaţia şi serviciul de servire a mesei, precum și în Regula 4.1 și Norma A 4.1– referitoare laîngrijirile medicale la bordul navei din Conventie;

c) dacă înscrisuri sau alte evidențe indică încălcarea prevederilor care guvernează orele de muncă sau de odihnă, se iau măsuri de rectificare pentru a evita încălcări viitoare, inclusiv, dacă se impune, măsuri de modificare a prevederilor legale privind dotarea navei cu echipaj minim de siguranta.

**SECŢIUNEA a 8-a**

**Cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale şi oportunităţile de angajare pentru navigatori**

**Art.51.** - (1) În elaborarea și menținerea unei politici naționale pentru promovarea ocupării forței de muncă în sectorul maritim și pentru încurajarea dezvoltării carierei și a competențelor, precum și mai multe posibilități de încadrare în muncă pentru navigatorii români, în scopul furnizării sectorului maritim a unei forțe de muncă stabilă și competentă, MMPS și MTIC au în vedere următoarele :

a) criterii de competenţă cel puţin în conformitate cu prevederile convenţiilor internaţionale aplicabile la care România este parte;

b) principiul liberului acces la piaţa muncii, naţională şi internaţională;

c) reglarea numărului de servicii de recrutare şi plasare a navigatorilor care operează pe teritoriul României, funcție de oferta pieții; și

d) respectarea de către armatori a prevederilor Convenției și a prezentelor norme metodologice.

(2) Scopul politicii menționate la alin. (1) este acela de a ajuta navigatorii să își consolideze competențele, calificările și posibilitățile de încadrare în muncă.

(3) Politica națională menționată la alin.(1) include obiective clare pentru dezvoltarea aptitudinilor profesionale, educația și formarea navigatorilor, inclusiv formare continuă, atât la bordul navelor cât și la țărm, în scopul operării în siguranță a navei.

(4) MTIC încurajează consultarea între organizațiile din România de armatori și de navigatori implicate, în stabilirea de măsuri comune în punerea în aplicare a acestei politici și îndeplinirii obiectivelor menționate.

(5) Armatorii navelor care arborează pavilion român vor încheia protocoale de înțelegere cu instituțiile de învățământ de marină românești autorizate, privind asigurarea condițiilor de efectuare a stagiului obligatoriu pentru cel putin un cadet /pe compartiment / pe navă.

**CAPITOLUL V**

**Cazare, facilităţi de recreere, alimentaţie şi serviciul de masă**

**SECŢIUNEA 1**

**Cazare și facilităţi de recreere**

**Art.52.** - (1) Prevederile Normei A3.1 *-* Cazarea și facilităţile de recreere din Conventie, se aplicǎ numai navelor care arborează pavilion român, construite la sau după data de 24 noiembrie 2016.

(2) Pentru navele construite înaintea acestei date, prevederile referitoare la construcţia şi echipamentul navelor, enunţate în Convenţia nr. 92/1949 privind cazarea echipajelor (revizuită) adoptată de Conferinţa generală a Organizaţiei Internaţionale a Muncii la Geneva la 18 iunie 1949 și Convenţia nr. 133/1970 privind cazarea echipajelor (dispoziţii complementare) adoptată de Conferinţa generală a Organizaţiei Internaţionale a Muncii la Geneva la 30 octombrie 1970, pe care România le-a ratificat prin Ordonanţa Guvernului nr. 16/2000 privind ratificarea unor convenţii adoptate de Organizaţia Internaţională a Muncii, vor continua să fie aplicate în măsura în care acestea erau aplicabile înainte de data menționată la alin. (1), potrivit legislaţiei naționale.

(3) Dacă în mod expres nu se prevede altfel, orice dispoziţie rezultând dintr-un amendament al Codului, referitoare la cazarea și facilităţile de recreere, se va aplica doar navelor construite la data sau după data la care amendamentul va intra în vigoare pentru România.

**Art.53.** - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să se asigure că pe navele lor sunt oferite și menținute condiţii de masă şi cazare şi facilităţi de recreere, sigure și decente pentru navigatorii care se află la bordul acestora şi care să fie în concordanță cu normele naționale de sănătate şi bunăstare a navigatorilor.

(2) Toate navele care arborează pavilion român trebuie să îndeplinească standardele minime pentru a fi asigurate cazarea navigatorilor, condiţiile de viaţă şi de muncă de la bord, conform prevederilor paragrafelor 6 – 17 din Norma A.3.1. din Conventie.

(3) ANR va inspecta navele care arborează pavilion român, conform Regulii 5.1.4 din Conventie., atunci când:

1. o navă este înmatriculată sau reînmatriculată; sau
2. condiţiile de cazare pe navă au fost substanţial modificate.

**Art.54**. - Standardele minime pentru nave, în ceea ce privește condițiile de cazare:

1. (i) în locurile destinate cazării, înălţimea spaţiului liber este suficientă; aceasta nu trebuie să fie mai mică de 203 centimetri, în scopul asigurării unei depline libertăţi de mişcare;

 (ii) o excepție de la această prevedere, privind o anumită reducere limitată a înălţimii spaţiului liber într-o parte sau în întreg locul, se poate acorda de către ANR, dacă această reducere este rezonabilă și nu va avea ca efect disconfortul navigatorilor.

1. spaţiile de cazare sunt izolate corespunzător;

c) pe nave, altele decât navele de pasageri, aşa cum sunt ele definite prin Regula 2 e) şi f) a Convenției SOLAS, cabinele pentru dormit sunt situate deasupra liniei de încărcare, la centrul sau la pupa navei, exceptând cazurile speciale, acolo unde mărimea, tipul sau serviciul planificat al navei vizează un loc impracticabil, cabinele pot fi poziţionate la prova navei, dar în niciun caz mai spre prova decât peretele de coliziune prova;

d) pe navele de pasageri și navele speciale construite conform Codului SPS din 1983 și versiunilor ulterioare ale acestuia, denumite în continuare “nave cu destinaţie specială”, ANR poate, sub rezerva luării unor dispoziţii corespunzătoare pentru iluminat şi ventilaţie, să permită locaţia cabinelor pentru dormit sub linia de încărcare, dar în niciun caz sub pasarelele de lucru;

e) nu există acces direct la cabinele de dormit dinspre spaţiile de marfă, sala maşini, bucătării, magazii, uscătorii sau zone sanitare comune; acea parte a peretelui de rezistență care separă aceste locuri de cabine și pereţii de rezistență externi este construită din oţel sau alt material care să fie etanș la apă și gaz;

f) materialele folosite pentru a construi pereţii de rezistență interiori, panourile și căptuşelile, podelele și racordurile sunt adaptate scopului și favorabile asigurării unui mediu sănătos;

g) spațiile de cazare sunt bine iluminate și prevăzute cu dispozitive suficiente pentru scurgerea apei;

h) cazarea şi facilităţile de recreere și de masă respectă dispoziţiile din Regula 4.3 și prevederile similare din Cod, cu privire la protecţia sănătăţii și securității, prevenirea accidentelor, prevenirea riscurilor expunerii la niveluri nocive de zgomot și vibraţie, a altor factori ambientali și produse chimice de la bordul navelor, și garantează un mediu acceptabil de viaţă şi de muncă la bord pentru navigatori.

**Art.55**. - Standardele minime pentru nave, în ceea ce privește ventilaţia, încălzirea şi iluminatul:

a) cabinele de dormit şi sălile de masă sunt prevăzute cu sisteme de ventilație adecvate, cu posibilitate de reglare;

b) navele, cu excepţia acelora care navigă în mod obişnuit acolo unde condiţiile temperate de climă nu necesită acestea, sunt echipate cu sistem de climatizare pentru cazarea navigatorilor, pentru orice staţie radio poziţionată separat, precum și pentru postul central de comandă din sala maşini;

c) toate spaţiile sanitare au ventilaţie în aer liber, independentă de orice altă parte a spaţiului de locuit;

d) este asigurată căldură adecvată printr-un sistem de încălzire corespunzător, cu excepţia navelor aflate exclusiv în voiajuri cu condiţii de climă tropicale;

e) sub rezerva unor amenajări speciale, eventual permise la bordul navelor de pasageri, cabinele de dormit şi sălile de servit masa au asigurată lumină naturală şi sunt prevăzute cu lumina artificială adecvată;

f) în cabinele de dormit, la capul patului este fixată o lampă electrică pentru citit.

**Art.56.** - Standardele minime pentru nave, în ceea ce privește spaţiile de odihnă la bord (acolo unde se impun):

a) pe nave, altele decât navele de pasageri, o cabină individuală este asigurată fiecărui navigator; în cazul navelor cu un tonaj brut mai mic de 3.000 sau al navelor cu destinaţie specială, pot fi acordate excepții de la această prevedere, de către ANR, după consultarea organizaţiilor de armatori și de navigatori interesate;

sunt asigurate cabine separate pentru bărbaţi și femei;

b) cabinele au o dimensiune adecvată și sunt corespunzător echipate, astfel încât să asigure un confort rezonabil şi să uşureze întreţinerea;

c) o cuşetă separată este asigurată în orice situaţie pentru fiecare navigator;

d) dimensiunile interioare minime ale unei cuşete sunt de cel puţin 198 centimetri per 80 centimetri;

e) suprafaţa pentru fiecare ocupant al cabinei nu poate fi mai mică decât:

1. 4,5 metri pătraţi pentru navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000;

(ii) 5,5 metri pătraţi pentru navele cu un tonaj brut între 3.000 și 10.000;

(iii) 7 metri pătraţi pentru navele cu un tonaj brut egal sau mai mare de 10.000.

f) cu toate acestea, pentru a asigura o singură cuşetă în cabine, pe nave cu tonaj brut mai mic de 3.000, nave de pasageri și nave cu destinaţie specială, ANR poate permite o suprafaţă mai mică;

g) pe navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000, altele decât navele de pasageri și navele cu destinaţie specială, cabinele sunt ocupate de maxim 2 navigatori; suprafaţa podelei acestor cabine nu este mai mică de 7 metri pătraţi;

h) pe navele de pasageri și navele cu destinaţie specială, suprafaţa podelei cabinelor pentru navigatorii care nu îndeplinesc funcţia de ofiţer al navei nu este mai mică de:

 (i) 7,5 metri pătraţi în cabinele de 2 persoane;

 (ii) 11,5 metri pătraţi în cabinele de 3 persoane;

 (iii) 14,5 metri pătraţi în cabinele de 4 persoane.

i) pe navele cu destinaţie specială cabinele găzduiesc mai mult de 4 persoane; suprafaţa pe ocupant a acestor cabine nu este mai mică de 3,6 metri pătraţi;

j) pe navele, altele decât navele de pasageri și navele cu destinaţie specială, cabinele pentru navigatorii care îndeplinesc funcţia de ofiţer al navei, acolo unde nu există saloane particulare sau birouri, suprafaţa pe ocupant a cabinelor nu este mai mică de:

1. 7,5 metri pătraţi pe navele cu un tonaj brut mai mic de 3,000;

(îi) 8,5 metri pătraţi pe navele cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, dar mai mic de 10.000;

(iii) 10 metri pătraţi pe navele cu un tonaj brut egal sau mai mare de 10.000.

k) pe navele de pasageri și navele cu destinaţie specială, suprafaţa pe ocupant pentru navigatorii care îndeplinesc funcţia de ofiţer al navei, acolo unde nu există saloane particulare sau birouri, suprafaţa pe ocupant nu este mai mică de 7,5 metri pătraţi pentru ofiţerii inferiori și 8,5 metri pătraţi pentru ofiţerii superiori; prin ofiţeri inferiori se înţelege ofiţerii la nivel operaţional și prin ofiţeri superiori, se înţelege ofiţerii la nivel managerial;

l) comandantul, şeful mecanic şi ofiţerii secunzi au, în completarea cabinei lor, o încăpere care servește drept salon privat, birou sau spaţiu echivalent; navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000 pot fi scutite de către ANR de la această prevedere, după consultarea cu organizaţiile interesate ale armatorilor şi navigatorilor;

m) pentru fiecare ocupant, mobila include un dulap de haine de minimum 475 litri şi un sertar sau spaţiu echivalent nu mai mic de 56 de litri; dacă sertarul este încorporat în dulapul de haine atunci volumul minim combinat al dulapului de haine este de 500 litri; acesta este prevăzut cu o etajeră și poate fi încuiat de către ocupant, astfel încât să-i asigure intimitatea;

n) fiecare cabină este prevăzută cu o masă sau birou fix, rabatabil sau culisant şi scaune confortabile, după nevoi;

o) fiecare cabină este prevăzută cu o oglindă.

**Art.57.**- Standardele minime pentru nave, în ceea ce privește spaţiul de servit masa:

a) spaţiul de servit masa este amplasat separat de cabine și cât de aproape posibil de bucătăria de pe navă; navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000 pot fi scutite de către ANR de la această prevedere, după consultarea organizaţiilor interesate ale armatorilor şi navigatorilor;

b) spaţiile de servit masa au o dimensiune adecvată, sunt confortabil mobilate și amenajate (inclusiv posibilitatea procurării de apă de băut la orice oră) luând în considerare numărul navigatorilor susceptibili să le folosească la un moment dat. Spaţiile de servit masa pot fi separate sau comune, după caz;

c) spaţiul de servit masa este dotat cu mese și scaune în număr adecvat numărului membrilor de echipaj;

d) spaţiul de servit masa este dotat tot timpul cât sunt navigatori la bord, cu frigider cu capacitate adecvată numărului membrilor de echipaj, cu facilități pentru apă potabilă rece și pregătire băuturi calde.

**Art.58**.- Standardele minime pentru nave, în ceea ce privește facilităţile sanitare:

a) toţi navigatorii au acces convenabil pe navă la facilităţi sanitare care să întrunească normele minime de sănătate şi igienă şi normele rezonabile de confort. Sunt prevăzute facilităţi sanitare separate pentru bărbaţi și femei;

b) există facilităţi sanitare uşor accesibile din comanda de navigaţie şi din sala maşini sau aproape de postul de comandă al sălii maşini; navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000 pot fi scutite de către ANR de la această cerinţă, după consultarea organizaţiilor de armatori și de navigatori interesate;

c) pe toate navele se asigură într-o locaţie adecvată, cel puţin o toaletă, o chiuvetă şi o cadă sau duş sau ambele pentru fiecare 6 persoane sau mai puţin, în cazul celor care nu dispun de facilităţi personale;

d) cu excepţia navelor de pasageri, fiecare cabină este dotată cu o chiuvetă care să aibă apă dulce curentă, caldă şi rece, exceptând cazul în care o asemenea chiuvetă este situată în baia privată asigurată;

e) pentru navele de pasageri care efectuează în mod obişnuit voiajuri mai mici de 4 ore, ANR poate avea în vedere dispoziţii speciale sau o reducere a numărului de instalaţii sanitare cerute;

f) apa dulce curentă, caldă și rece este disponibilă în toate locurile destinate spălării;

g) vor fi disponibile facilităţile de spălătorie, corespunzător plasate şi utilate.

**Art.59.**- Standardele minime cu caracter general:

a) Navele care au la bord 15 sau mai mulţi navigatori și sunt angajate într-un voiaj cu o durată mai mare de 3 zile, dispun de un spațiu care să includă și spital, rezervat exclusiv scopurilor medicale. ANR poate acorda excepții de la această dispoziţie pentru navele angajate în navigaţia costieră; la aprobarea spaţiului pentru spital, ANR se asigură că acesta este, în toate cazurile, uşor accesibil, asigură găzduire confortabilă pentru ocupanţi și permite acordarea de atenţie promptă și adecvată;

b) Toate navele au un spaţiu sau spaţii pe o punte deschisă la care navigatorii să poată avea acces în afara orelor de serviciu, care să aibă dimensiuni adecvate în raport cu dimensiunea navei și numărul de navigatori aflaţi la bord;

c) Toate navele sunt dotate cu birouri separate sau cu un birou comun al navei pentru folosirea de către compartimentele de punte și de maşină; navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000 pot fi scutite de către ANR de la această cerinţă, după consultarea organizaţiilor de armatori și de navigatori interesate;

d) Navele care în mod regulat iau contact cu porturi infestate de ţânţari, au ventilatoarele și ieșirile spre punțile deschise dotate cu apărători corespunzătoare contra țânțarilor;

e) Având în vedere dispoziţiile Regulii 4.3 și cele ale Codului, privind protecţia sănătăţii și securității, sunt asigurate în beneficiul tuturor navigatorilor, facilităţi de recreere adecvate, comodităţi și servicii, astfel adaptate pentru a răspunde nevoilor speciale ale navigatorilor care se află la bordul navei. Dotarea cuprinde cel puțin un televizor și un radio.

**Art.60-** (1) Armatorii navelor se asigură că la bordul navelor lor sunt proceduri care să reglementeze efectuarea de inspecţii frecvente, de către sau sub autoritatea comandantului, pentru a se asigura că este menţinută o stare bună de întreţinere și curăţenie a cabinelor navigatorilor, că acestea sunt spații locuibile în condiții de decență.

(2) Deficienţele descoperite în timpul unei inspecţii trebuie să fie remediate prompt și rezultatele fiecărei inspecţii, inclusiv orice deficienţe care sunt găsite, înregistrate. Înregistrările inspecţiilor trebuie să fie păstrate la bordul navei pentru cel puţin 3 ani și trebuie să fie disponibile oricărui inspector care inspectează nava, conform Titlului 5 din Convenție.

(3) Inspecțiile menționate la alin. (1) trebuie efectuate periodic, la intervale care să nu depășească 10 zile.

(4) ANR poate, după consultarea organizaţiilor de armatori și de navigatori interesate, cu excepţia navelor cu un tonaj brut mai mic de 200 unde este rezonabil să se procedeze astfel, să excepteze, funcție de dimensiunea navei și numărul navigatorilor aflaţi la bord, de la prevederile Normei A3.1 din Conventie, respectiv:

* 1. para.7 lit. (b), para. 11 lit. (d) și para. 13, şi
	2. para. 9 lit. (f), lit. și lit. (h) - (l), doar în ceea ce priveşte suprafaţa pardoselii.

(5) Excepțiile se acordă prin decizie a directorului general al ANR care se comunică MTIC.

(6) În cazul navelor al căror echipaj impune să se ia în considerare fără discriminare interesele diferite ale navigatorilor cu religii și practici sociale diferite și distincte, ANR poate, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori implicate, să permită variații corect aplicate ale prezentei norme metodologice, cu condiția ca astfel de variații să nu determine amenajări care sunt, per ansamblu, mai puțin favorabile decât cele care ar rezulta din aplicarea prezentei norme metodologice. Caracteristicile tuturor acestor modificări vor fi comunicate MTIC în vederea transmiterii Directorului General al Biroului Internaţional al Muncii, care va înştiinţa toţi membrii Organizaţiei Internaţionale a Muncii.

**SECŢIUNEA a 2-a**

**Alimentaţia şi serviciul de servire a mesei**

**Art.61**. - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că pe navele lor este furnizată hrană şi apă potabilă de calitate corespunzătoare, a cărei valoare nutriţională şi cantitate corespund nevoilor persoanelor aflate la bord, ţinându-se seama de apartenenţa lor culturală şi religioasă, prin următoarele măsuri:

a) o aprovizionare suficientă cu alimente şi apă potabilă, de o valoare nutritivă, calitate și varietate adecvată, ţinând seama de numărul navigatorilor aflaţi la bord, de religia lor, de obiceiurile culturale în materie de alimentaţie, cât și de durata şi natura voiajului;

b) o amenajare şi un echipament al serviciului de bucătărie şi de servire a mesei care să ofere navigatorilor mese variate şi hrănitoare, preparate și servite în condiţii igienice; şi

c) personal de bucătărie şi de servire a mesei format corespunzător sau instruit conform funcţiei.

(2) MS stabilește prin ordin al ministrului sănătății norme minime referitoare la cantitatea și calitatea hranei și a apei potabile și norme de catering pentru mesele asigurate navigatorilor pe navele care arborează pavilion român.

(3) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că pe navele lor sunt afișate spre informare, într-un loc accesibil tuturor navigatorilor, materiale informative pentru conștientizarea și punerea în aplicare a normelor prevăzute la alin. (2).

(4) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că personalul angajat la pregătirea și servirea hranei respectă următoarele cerințe:

a) toți navigatorii care participă la manipularea, înmagazinarea, pregătirea alimentelor și servirea hranei la bord trebuie să fie calificați, conform prevederilor legislației naționale, pentru meseria pe care o practică;

b) la bordul navelor care operează cu un efectiv de 10 persoane sau mai mult, trebuie să existe la bord un bucătar calificat;

c) navigatorul angajat ca bucătar trebuie să deţină un certificat de bucătar maritim emis de ANR, care demonstrează că acesta:

(i) este calificat, conform prevederilor legislației naționale, pentru meseria pe care o practică;

(ii) a terminat un curs de specializare de bucătar maritim aprobat de ANR. Specializarea va cuprinde, fără a se limita la: cursuri de igienă personală și alimentară, manipularea și păstrarea hranei la bordul navei, gestiunea de stoc şi protecţia mediului și sănătatea și securitatea în serviciul de masă şi de bucătărie, igiena personală și alimentară.

d) Modelul Certificatului de bucătar maritim este prevăzut în Anexa nr. 2 la prezentele norme metodologice.

e) niciun navigator cu vârsta sub 18 ani nu trebuie să fie încadrat în muncă sau angajat ca bucătar pe navă;

f) la bordul navelor care operează cu un efectiv de mai puţin de 10 persoane, și nu au la bord un bucătar calificat adecvat, orice persoană care prepară hrana în bucătărie trebuie să fie formată sau instruită în domeniile incluzând igiena alimentară şi personală, precum şi în manipularea şi stocarea alimentelor la bord;

g) în cazuri de extremă necesitate, ANR poate elibera o dispensă care autorizează un bucătar care nu este pe deplin calificat să servească pe o anumită navă, pe o perioadă determinată, până la portul de escală următor sau pe o perioadă care să nu depăşească o lună, cu condiţia ca persoana căreia i se acordă dispensa să fi primit o formare sau o instruire în domenii care includ igiena personală și alimentară, precum și manipularea și păstrarea hranei la bordul navei.

(5) Navigatorilor aflaţi la bordul navei li se asigură hrana si apa potabila în mod gratuit, până la sfârşitul contractului si debarcarea de pe nava.

(6) Armatorii se asigură că la bordul navelor lor sunt proceduri care să reglementeze efectuarea de inspecţii frecvente de către sau sub autoritatea comandantului, pentru a se verifica:

1. aprovizionarea cu alimente şi apă potabilă;
2. toate locaţiile și echipamentele utilizate pentru stocarea şi manipularea alimentelor și a apei potabile; şi
3. bucătăria şi toate instalaţiile folosite pentru prepararea și servirea meselor.

(7) Deficienţele descoperite în timpul unei inspecţii, trebuie să fie remediate prompt și rezultatele fiecărei inspecţii, inclusiv orice deficienţe care sunt găsite, înregistrate. Înregistrările inspecţiilor trebuie să fie păstrate la bordul navei pentru cel puţin 3 ani și trebuie să fie disponibile oricărui inspector care inspectează nava conform Titlului 5 din Convenție.

(8) Inspecțiile menționate la alin.(6) trebuie efectuate periodic, la intervale care să nu depășească 10 zile.

(9) ANR va inspecta navele care arborează pavilion român, conform Regulii 5.1.4 din Conventie, pentru a verifica respectarea prevederilor acestui capitol.

**CAPITOLUL VI**

**Protecţia sănătăţii, îngrijiri medicale, bunăstarea şi protecţia**

**în sectorul securităţii sociale**

**SECŢIUNEA 1**

**Îngrijirile medicale la bordul navei și pe uscat**

**Art.62.** - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că la bordul navelor lor sunt luate măsuri pentru protecţia sănătăţii și îngrijiri medicale, inclusiv asistenţa stomatologică de bază, acordate navigatorilor, după cum urmează:

a) se aplică toate prevederile generale referitoare la protecţia sănătăţii în muncă şi la îngrijirile medicale relevante muncii acestora, precum și toate prevederile specifice muncii la bordul navelor;

b) se realizează protecţia sănătăţii și îngrijiri medicale comparabile pe cât posibil cu cele de care beneficiază în general lucrătorii de la ţărm, inclusiv acces rapid la medicamente, instrumentar medical, servicii de diagnosticare și tratament necesare, precum şi acces la informaţii și cunoştinţe medicale;

c) se acordă dreptul de a consulta, fără întârziere, un medic sau un stomatolog calificat în porturile de escală, când acest lucru este posibil;

d) serviciile de îngrijire medicală și protecţie a sănătăţii sunt furnizate fără cheltuieli din partea navigatorului aflat la bord sau care a fost trimis la ţărm într-un port străin; și

e) sunt luate la bord măsuri cu caracter preventiv, în special prin programe de promovare a sănătăţii și educaţiei sanitare.

(2) Ori de câte ori este necesar pentru a acorda primul ajutor medical sau a se asigura pe navă tratament medical unui navigator sau când acesta este trimis la țărm pentru consultație/tratament, comandantul completează raportul medical cu datele relevante pe care le deține.

(3) În cazul în care este necesar trimiterea unui navigator pentru consult/tratament/intervenție de natură medicală la uscat, se va solicita personalului medical de la uscat să completeze un raport medical cu datele relevante, certificat corespunzător, returnând comandantului raportul astfel completat.

(4) Raportul medical are un caracter confidenţial și serveşte exclusiv pentru a facilita tratamentul navigatorilor.

(5) Comandantul are obligația de a păstra la bord rapoartele medicale pe o perioadă de 3 ani, cu acces la acestea oricărui inspector care verifică nava, conform prevederilor din Titlul 5 din Convenție.

(6) Raportul medical se întocmește în limba de lucru a navei și în limba engleză, iar forma și conținutul acestuia sunt prevăzute în Anexa nr.3 a prezentelor norme metodologice.

**Art. 63** - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că sunt luate următoarele măsuri:

a) dotarea navei minim cu farmacie, echipament medical, ghid medical şi listă completă şi actualizată a staţiilor de radio, prin intermediul cărora pot fi obţinute consultaţiile medicale și dacă sunt echipate cu un sistem de comunicaţii prin satelit, listă completă şi actualizată a staţiilor de coastă prin intermediul cărora pot fi obţinute consultaţiile medicale;

b) angajarea pe nava care are la bord 100 de persoane sau mai mult şi care efectuează în mod obişnuit voiajuri internaţionale cu o durată mai mare de 72 ore, a unui medic calificat, însărcinat cu îngrijirile medicale;

c) la bordul navei, acolo unde nu este doctor iar în activitatea normală a acesteia accesul la medic calificat și la facilități medicale nu este posibil mai repede de 8 ore, cel puţin un navigator este însărcinat cu asistența medicală și administrarea medicamentelor, în cadrul exercitării îndatoririlor sale obişnuite;

d) navigatorii care trebuie să asigure asistența medicală la bord și care nu sunt medici, trebuie să fi încheiat un curs de formare în sectorul îngrijirilor medicale, la nivel managerial, care să respecte prevederile Convenției STCW;

e) la bordul navei acolo unde nu este doctor, iar în activitatea normală a acesteia accesul la medic calificat și la facilități medicale se poate face în limita a 8 ore, cel puțin un navigator este însărcinat să acorde primul ajutor medical;

f) navigatorii însărcinaţi cu acordarea primului ajutor medical trebuie să fi încheiat un curs de prim ajutor medical, potrivit prevederilor Convenţiei STCW;

g) pentru navele aflate pe mare, accesul gratuit al comandantului, 24 de ore pe zi, la consultările medicale prin radio sau satelit, inclusiv solicitare sfaturi specialişti.

|  |
| --- |
| (2) Necesarul de instrumentar medical de la bord și de medicamente în farmacie, sunt stabilite prin Hotărârea de Guvern nr. 1007/2006 privind cerinţele minime de securitate și sănătate referitoare la asistenţa medicală la bordul navelor, publicată  în Monitorul Oficial, Partea I nr. 696 din 15 august 2006. |

(3) Atunci când o navă transportă mărfuri periculoase, comandantul trebuie să fie informat despre riscurile la care se expune echipajul, iar la bord trebuie să existe echipament individual de protecție, proceduri medicale și antidoturi, specifice fiecărui tip de marfă transportată.

(4) ANR va inspecta navele care arborează pavilion român, conform programului de inspecțíi menționat la Capitolul VI, Secțiunea 3 din prezentele norme metodologice, pentru a verifica respectarea prevederilor acestui capitol.

(5) Pentru navele aflate la ancoră în rada porturilor sau în porturile românești, indiferent de pavilionul acestora, navigatorii de la bord care necesită îngrijiri medicale imediate, au acces fără dificultate și indiferent de naționalitate sau religie, la facilităţile medicale de la uscat, pentru:

* 1. tratament pentru boală sau răniri;
	2. spitalizare, atunci când este necesar;
	3. tratament stomatologic, în caz de urgență.

(6) Oricărei nave, indiferent de pavilionul pe care aceasta îl arborează, i se poate acorda acces gratuit, la solicitare, 24 de ore pe zi, la consultări medicale prin radio sau satelit, inclusiv solicitare sfaturi specialişti, în sistemul național de sănătate.

**SECŢIUNEA a 2-a**

**Răspunderea armatorului**

**Art.64.** - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român sunt responsabili pentru protecţia sănătăţii, îngrijirea medicală și sprijinul tuturor navigatorilor care lucrează la bordul navelor lor, de consecinţele financiare ale bolii, accidentului sau decesului survenit în timp ce navigatorii îşi desfăşoară activitatea în baza unui contract de muncă sau care rezultă din angajarea lor în temeiul unui asemenea contract, potrivit următoarelor standarde minime:

a) armatorii sunt obligaţi să suporte costurile pentru navigatorii care lucrează pe navele lor, în ceea ce priveşte bolile și accidentele suferite de navigatori între data începerii activităţii și data la care sunt consideraţi repatriaţi sau rezultând din angajarea lor între aceste date;

b) armatorii oferă securitate financiară pentru a asigura compensaţia în caz de deces sau dizabilitate pe termen lung a navigatorilor datorată unui accident de muncă, bolii sau riscului profesional, după cum prevede legislaţia naţională sau contractul de muncă;

c) sistemul de securitate financiară este sub formă de asigurare, prin menţionarea în contractul de muncă al navigatorului a obligaţiei existenţei unei asigurări nominale pentru navigator, pentru cazurile menţionate la lit. b) şi platită de armator;

d) armatorii sunt obligaţi să acopere costul îngrijirii medicale, inclusiv tratamentul medical şi procurarea medicamentelor necesare şi a dispozitivelor terapeutice, precum și masa şi cazarea pe timpul efectarii tratamentului cand acesta nu se afla la domiciliu, până când navigatorul bolnav sau accidentat s-a recuperat sau până când boala ori incapacitatea a fost declarată ca având caracter permanent; și

e) armatorii sunt obligaţi să suporte cheltuielile de înmormântare în cazul decesului survenit la bord sau pe ţărm în perioada de angajare.

(2) Prevederile alin.(1) nu aduc atingere altor drepturi legale de care poate beneficia navigatorul.

(3) În cazul în care boala sau accidentul degenerează în incapacitate de muncă, armatorul este obligat:

a) să plătească salarii întregi, cât timp navigatorii bolnavi sau accidentaţi rămân la bord sau până când sunt repatriaţi;

b) să plătească salarii întregi sau parţiale, după cum prevede legislația naţională ori contractele de muncă, de la data la care navigatorii sunt repatriaţi sau debarcaţi până la recuperarea lor sau, dacă este mai devreme, până când sunt îndreptăţiţi să încaseze beneficiile, conform prevederilor legislaţiei naționale.

(4) Armatorii sunt responsabili pentru luarea măsurilor de salvare a bunurilor lăsate la bord de către navigatorii bolnavi, accidentaţi sau decedaţi și de returnarea către aceştia sau rudei celei mai apropiate.

**Art. 65.** – (1) În sensul normei A4.2.1 paragraful (8) din Conventie și al prezentului articol, termenul „creanță contractuală” înseamnă orice cerere referitoare la decesul sau incapacitatea pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional, după cum prevede legislaţia naţională sau contractul de muncă.

(2) Sistemul de securitate financiară care asigură compensarea în condiţiile prevăzute de art. 64 alin. (1) lit. b) cu privire la creanţele contractuale, astfel cum sunt definite în Norma A.4.2.2 din Conventie , trebuie să îndeplinească următoarele cerinţe minime:

a) compensarea contractuală, în cazul în care este prevăzută în contractul de muncă al navigatorului şi fără a aduce atingere literei c) din acest paragraf, trebuie plătită integral şi fără întârziere;

b) nu trebuie să existe nici o presiune pentru a accepta o plată mai mică decât suma contractuală;

c) în cazul în care natura dizabilităţii navigatorului este de durată şi face ca despăgubirea integrală să fie greu de evaluat, o plată sau plăţi intermediare vor fi efectuate navigatorului astfel încât acesta să se găsească, în mod nejustificat, într-o situație dificilă;

d) navigatorul trebuie să primească plata fără a aduce atingere altor drepturi legale, dar o astfel de plată poate fi dedusă de către armator din eventualele despăgubiri rezultate, din oricare altă pretenţie de compensare adusă de către navigator armatorului, şi care a decurs din acelaşi incident; şi

e) compensarea contractuală poate fi solicitată direct de navigatorul în cauză, de rudele de gradul I, de un reprezentant al navigatorului sau de beneficiarul desemnat.

(3) În cazul în care poliţa de asigurare a armatorului urmează să fie anulată sau să îşi înceteze valabilitatea, navigatorii vor primi o notificare prealabilă.

(4) În cazul în care poliţa de asigurare a armatorului este anulată sau îşi încetează valabilitatea, ANR va fi notificată de către furnizorul garanţiei financiare. În cazul încetării valabilităţii poliţei de asigurare, furnizorul de securitate financiară va notifica ANR această situaţie, cu 30 de zile înainte de expirare.

(5) Navele care navigă sub pavilion român vor deţine la bord, ca documente justificative privind securitatea financiară, poliţa de asigurare emisă de furnizorul de securitate financiară. O copie a acesteia este plasată la bord într-un loc sigur la care navigatorii au acces. În cazul în care mai mulți furnizori de garanții financiare ofera acoperire, documentul emis de fiecare furnizor este deținut la bord.

(6) Armatorul este obligat să menţină valabilă poliţa de asigurare pe toată perioada contractuală.

(7) Poliţa de asigurare trebuie să asigure plata tuturor pretenţiilor contractuale, care apar în timpul perioadei de valabilitate a documentului.

 (8) Poliţa de asigurare este redactată în limba engleză sau este însoțită de o traducere în limba engleză și conține următoarele informații:

a) denumirea navei;

b) portul de înmatriculare al navei;

c) indicativul de apel al navei;

d) numărul IMO al navei;

e) numele și adresa furnizorului sau furnizorilor garanției financiare;

f) datele de contact ale persoanelor sau ale entității responsabile cu prelucrarea cererilor contractuale din partea navigatorilor; (g) numele armatorului;

h) perioada de valabilitate a garanției financiare; și

i) o atestare din partea furnizorului garanției financiare a faptului că aceasta îndeplinește în mod cumulativ toate aspectele prevăzute în norma A 4.2.1 din Conventie.

(9) Garanția financiară nu trebuie să înceteze înainte de sfârșitul perioadei de valabilitate a garanției financiare, cu excepția cazului în care furnizorul de garanție financiară a notificat ANR cu cel puțin 30 de zile înainte .

**SECŢIUNEA a 3-a**

**Protecţia sănătăţii și a securităţii în muncă şi prevenirea accidentelor**

**Art.66**. - (1) În vederea asigurării la bordul navelor care arborează pavilion român a unui mediu de muncă și de trai sigur şi igienic pentru navigatori, precum și accesul acestora la un sistem de protecție a sănătății adecvat, MTIC în consultare cu organizaţiile reprezentative ale armatorilor şi navigatorilor şi luând în considerare Codurile, directivele și normele aplicabile recomandate de către organizaţiile internaţionale şi organismele din sectorul maritim, ia următoarele măsuri:

a) elaborează ghiduri la nivel național pentru gestionarea securității și sănătății în muncă a navigatorilor la bordul navelor care arborează pavilion român;

b) adoptă legislația privind normele pentru protecţia securităţii și a sănătăţii în muncă la bordul navelor care arborează pavilion român; și

c) verifică aplicarea acestei legislații și a ghidurilor pentru protecţia securităţii și a sănătăţii în muncă la bordul navelor de către armatorii acestora.

(2) Măsurile menționate la alin.(1) lit.c) sunt stabilite pentru următoarele scopuri/obiective:

a) adoptarea şi implementarea efectivă, precum și promovarea politicilor şi a programelor de securitate și de sănătate în munca la bord;

b) evaluarea riscurilor, formarea și instruirea navigatorilor;

c) prevenirea la bord a accidentelor de muncă și a bolilor profesionale;

d) reducerea și prevenirea riscurilor de expunere la factori nocivi din mediul ambiant și la produse chimice;

e) prevenirea, respectiv reducerea riscului de îmbolnăvire, care poate rezulta din folosirea echipamentului și a mașinilor de la bord;

f) prevenirea accidentelor de muncă și a îmbolnăvirilor profesionale prin programe la bordul navelor;

g) îmbunătățirea constantă a protecției securității și a sănătății în muncă, acțiuni desfășurate împreună cu reprezentanții navigatorilor și ai oricăror persoane interesate de aplicarea acestor programe, ținându-se cont de măsurile de prevenire;

h) controlul în sectorul proiectării și al tehnologiei, înlocuirea proceselor și procedurilor aplicabile sarcinilor colective și individuale și folosirea echipamentului de protecție individuală;

i) inspecția, raportarea și corectarea zonelor cu risc ridicat și specific;

j) investigarea și raportarea accidentelor de muncă survenite la bord.

(3) În atingerea scopurilor/obiectivelor menționate la alin. (2), se ține cont de următoarele:

a) instrumentele internaţionale aplicabile referitoare la protecţia securității și sănătăţii în muncă în general;

b) toate aspectele legate de prevenirea accidentelor de muncă și a îmbolnăvirilor profesionale care pot fi generate de către riscurile specifice activității în sectorul maritim;

c) obligația pe care o au armatorii, navigatorii și celelalte persoane aflate la bordul navei, în ceea ce privește respectarea normelor aplicabile;

d) politicile și programele aplicabile navei în materie de securitate și sănătate în muncă;

e) prevederile Hotărârii Guvernului nr. 600/2007 privind protecția tinerilor la locul de muncă, cu modificările și completările ulterioare, în cazul navigatorilor sub 18 ani;

f) funcțiile comandantului sau ale persoanei desemnate de către acesta sau ale celor doi, în vederea asumării responsabilității aplicării și respectării politicii și programului navei în materie de securitate și sănătate în muncă;

g) la bordul fiecărei nave pe care se află 5 sau mai mulți navigatori, se înființează și activează un comitet de securitate și sănătate în muncă, care include reprezentanți din toate departamentele de la bord; și

h) se specifică autoritatea cu care sunt investiți navigatorii care au fost numiți sau aleși în calitate de reprezentanți, pentru a participa la reuniunile comitetului de securitate și sănătate în muncă al navei.

(4) Entitățile menționate la alin. (1) se vor asigura că principiile directoare naţionale pentru gestionarea securităţii și sănătăţii se referă, în special la:

a) prevederi generale şi de bază;

b) aspectele structurale ale navei, inclusiv mijloace de acces și riscurile în ceea ce priveşte produsele din asbest;

c) instalaţii mecanice;

d) efectele temperaturii extrem de scăzute sau ridicate de pe oricare suprafaţă cu care navigatorii pot fi în contact;

e) efectele zgomotului la locul de muncă și în spațiile de cazare pe navă;

f) efectele vibraţiilor la locul de muncă și în spațiile de cazare pe navă;

g) efectele factorilor de mediu, altele decât acelea la care se referă lit. e) şi f), la locul de muncă şi în spațiile de cazare pe navă, inclusiv fumatul;

h) măsuri speciale de siguranţă pe și sub punte;

i) echipamentul de încărcare şi descărcare;

j) prevenirea şi combaterea incendiilor;

k) ancore, lanţuri și cabluri;

l) mărfuri periculoase şi balast;

m) echipamentul individual de protecţie pentru navigatori;

n) munca în spaţii închise;

o) efectele fizice și mentale ale oboselii;

p) efectele dependenţei de drog și alcool;

q) protecţia şi prevenirea HIV/ SIDA; şi

r) răspunsul la urgenţe şi accidente.

(5) Toate actele normative elaborate în acest domeniu, în conformitate cu alin. (1), sunt examinate periodic prin consultări cu reprezentanţii organizaţiilor de armatori și de navigatori și, dacă este necesar, acestea sunt revizuite ţinându-se cont de schimbările intervenite în tehnologie şi cercetare, cu scopul de a facilita o îmbunătăţire constantă a politicilor şi programelor în materie de sănătate şi securitate în muncă şi asigurarea unui mediu de lucru, care nu este periculos pentru navigatorii care lucrează la bordul navelor care arborează pavilionul românesc.

(6) Conformitatea cu cerințele instrumentelor internaționale aplicabile, privind nivelurile acceptate de expunere la riscurile de la locul de muncă la bordul navelor și în ceea ce privește dezvoltarea și aplicarea de politici și programe ale navelor privind securitatea și sănătatea navigatorilor este considerată echivalentă cu îndeplinirea cerințelor Convenției.

**Art.67.** - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român iau măsuri pentru a asigura următoarele:

a) orice eveniment, așa cum este definit la art.5 lit.f) din Legea securității și sănătății în muncă nr. 319/2006, cu modificările ulterioare, petrecut la bordul navelor care arborează pavilion românesc va fi comunicat comandantului navei de către accidentat sau de orice altă persoană de la bordul navei care are cunoștință despre producerea acestuia;

b) comandantul navei va comunica armatorului și ANR evenimentele prevăzute la lit.a), de îndată ce acest lucru este posibil de la producerea unui eveniment. Armatorul va comunica evenimentele prevăzute la lit.a), conform prevederilor art.26 și art.27 alin. (1) din Legea nr. 319/2006, cu modificările ulterioare;

c) cercetarea evenimentelor prevăzute la lit.a) se face conform legislației în domeniul securității și sănătății în muncă în vigoare;

(2) Atunci când evaluează riscurile pentru fiecare componentă a sistemului de muncă, respectiv executant, sarcină de muncă, mijloace de muncă/echipamente de muncă și mediul de muncă pe locuri de muncă/posturi de lucru, armatorii trebuie să se refere la informaţiile statistice privind navele lor şi la statisticile generale furnizate de ANR și vor informa navigatorii asupra riscurilor particulare întâlnite la bordul navelor unde aceştia lucrează.

(3) Armatorul are obligația de a pregăti și, ori de câte ori este necesar, de a revizui politicile sale generale cu privire la sănătatea și securitatea la bordul navei și aducerea acesteia la cunoștința navigatorilor.

(4) Raportarea aspectelor privind securitatea şi sănătatea în muncă garantează protecţia datelor personale ale navigatorilor.

**SECŢIUNEA a 4-a**

**Accesul la facilităţi de bunăstare la ţărm**

**Art.68.** – (1) MTIC, în consultare cu organizaţiile interesate ale armatorilor şi navigatorilor promovează crearea facilităţilor de bunăstare și servicii sociale în porturile românești, acolo unde este posibil și adecvat scopului.

(2) Asigurarea facilităţilor şi serviciilor pentru bunăstarea navigatorilor se realizează conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 672/2003 pentru aprobarea Normelor metodologice de punere în aplicare a prevederilor Convenţiei nr. 163/1987 privind bunăstarea navigatorilor pe mare şi în port, adoptată la cea de-a 74-a sesiune a Conferinţei generale a Organizaţiei Internaţionale a Muncii, la Geneva la 8 octombrie 1987**,** publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 449 din 25 iunie 2003.

(3) Facilităţile de bunăstare și servicii sociale existente în România pot fi folosite de toţi navigatorii, indiferent de naţionalitatea acestora, rasă, culoare, sex, religie, opţiuni politice sau origine socială şi indiferent de statul de pavilion al navei pe care sunt angajați, lucrează sau prestează o activitate.

(4) Consiliul de coordonare a facilităților și serviciilor pentru bunăstarea navigatorilor evaluează periodic facilităţile și serviciile de bunăstare, pentru a se asigura că acestea sunt adaptate la nevoile navigatorilor, rezultând din evoluţia tehnicii, a exploatării sau a oricărei alte noutăţi în sectorul transporturilor maritime.

(5) Navigatorii de pe navele care arborează pavilion străin și se află în porturile românești au dreptul la acces liber la reprezentanțele diplomatice din România ale statului lor de cetăţenie sau ale statului de reşedinţă.

(6) Autoritățile românești locale și naționale cooperează cu reprezentanțele diplomatice pentru rezolvarea unor probleme ale navigatorilor angajați pe navele care arborează pavilion străin, în toate cazurile în care se solicită acest lucru.

**SECŢIUNEA a 5-a**

**Securitate socială**

**Art. 69.** – Toți navigatorii ambarcați pe nave care arborează pavilion român, precum și persoanele aflate în sarcina acestora, beneficiază de securitate socială conform Codului, fără a prejudicia în niciun fel condiţiile mai favorabile la care se face referire în paragraful 8 al articolului 19 din Constituţia ILO.

**Art. 70.** – (1) Pentru toti navigatorii domiciliați/cu drept de rezidență în România, protecția de securitate socială, care se acordă conform legislației naționale, cuprinde cel puțin următoarele: ingrijirile medicale, indemnizatiile de boala si indemnizatiile în caz de accidente de muncă sau boală profesională conform Normei A.4.5. paragraf 1 din Conventie și indemnizație de șomaj, indemnizații pentru pensie și indemnizații familiale conform Normei B.4.5. paragraf 2 din Conventie și a declarației statului român la ILO conform Normei A.4.5 paragraf 10 din Conventie. Protecţia astfel garantată nu trebuie să fie mai puţin favorabilă decât aceea de care se bucură lucrătorii domiciliaţi în România, la uscat.

(2) Responsabilităţile armatorilor navelor care arborează pavilion român, privind navigatorii de la bord, sunt prevăzute la Regulile 4.1 și 4.2 din Conventie, precum și în prevederile corespunzătoare ale Codului, ca și cele decurgând din obligaţiile generale, potrivit legislaţiei internaţionale.

(3) În absenţa acoperirii adecvate în restul ramurilor menţionate în Cod, navigatorilor le sunt oferite prestaţii comparabile, conform legislaţiei și practicii naţionale.

(4) În conformitate cu legislaţia şi practica naţională, autoritățile competente, conform domeniului de responsabilitate, trebuie să coopereze prin acorduri bilaterale sau multilaterale sau prin alte reglementări, pentru a se asigura de menținerea drepturilor de securitate socială, ca acestea să fie asigurate prin schemele contributive sau necontributive, care au fost obţinute sau care sunt în curs de obţinere de către toţi navigatorii, indiferent de domiciliu.

(5) Fiecare autoritate competentă, conform domeniului de responsabilitate, trebuie să stabilească proceduri efective și corecte pentru reglementarea diferendelor.

(6) Rapoartele către Biroul Internaţional al Muncii, potrivit articolului 22 din Constituţie, vor include de asemenea şi informaţii referitoare la măsurile adoptate, potrivit paragrafului 2 al Regulii 4.5 din Convenţie, în vederea extinderii protecţiei către alte ramuri.

**CAPITOLUL VII**

**Conformitate și punere în aplicare**

**SECŢIUNEA 1**

**Responsabilităţile statului de pavilion**

**Art.71.** - (1) ANR este autoritatea competentă căreia i se deleagă competenţele de către MTIC pentru respectarea obligaţiilor ce revin României în calitate de stat de pavilion, pentru punerea în aplicare a prevederilor Convenției, în ceea ce priveşte navele sub pavilion român și navigatorii de la bordul acestora.

(2) Navigatorilor de la bordul navelor care arborează pavilion român li se garantează existenţa şi menţinerea conformităţii condițiilor de viață și de muncă cu cerințele Convenţiei, prin instituirea unui sistem de inspecţii a condiţiilor de muncă în sectorul maritim pentru aceste nave, conform Regulilor 5.1.3 şi 5.1.4 din Conventie.

**Art.72.** -ANR trebuie să menţină un număr corespunzător de inspectori competenți, calificaţi pe deplin, autorizați și cu mandatul, statutul și independența necesare sau oportune, care să le permită să efectueze inspecţia navelor conform alin (2) al art.73.

**Art.73**. - (1) Pentru stabilirea unui sistem eficient de inspecţie a condiţiilor de muncă în sectorul maritim, ANR poate, după caz, autoriza organizaţii recunoscute pentru a efectua inspecţii și certificare pentru navele care arborează pavilion român, conform prevederilor Convenţiei,.

(2) Criteriile de autorizare a organizațiilor recunoscute și cerințele pentru inspectori, competențele și criteriile de calificare sunt stabilite prin OMT nr. 1225/2015 privind respectarea obligaţiilor ce revin României în calitate de stat de pavilion, conform prevederilor Convenției privind munca în sectorul maritim (MLC 2006), publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 900 din 03 decembrie 2015.

**SECŢIUNEA a 2-a**

**Certificat de muncă în sectorul maritim și**

**Declarația de conformitate în sectorul maritim**

Art.74. - (1) Cu excepţia cazurilor prevăzute în alin. (2) al prezentului articol, fiecare navă care arborează pavilion român și are un tonaj brut de 500 sau mai mare, angajată în voiajuri internaţionale, trebuie să deţină și să actualizeze:

a) un Certificat de muncă în sectorul maritim, cu valabilitate ce nu va depăși cinci ani; și

b) o Declaraţie de conformitate a muncii în sectorul maritim.

(2) Un Certificat provizoriu de muncă în sectorul maritim, valid pentru o perioadă nu mai mare de 6 luni, poate fi eliberat unei nave, în conformitate cu prevederile Normei A.5.1.3 din Conventie, în situaţiile în care:

1. este o navă nouă la livrare;
2. este o navă care și-a schimbat pavilionul în pavilion român; sau
3. în cazul în care un armator îşi asumă responsabilitatea pentru exploatarea unei nave noi pentru acesta.

(3) Certificatele menționate la alin. (1) și (2) al prezentului articol se eliberează de ANR sau după caz de către o organizaţie recunoscută.

(4) O navă cu un tonaj brut mai mic de 500 nu este obligată să deţină un Certificat de muncă în sectorul maritim şi o Declaraţie de conformitate a muncii în sectorul maritim, dar armatorul acesteia poate alege să solicite emiterea acestor documente, caz în care nava va trebui să îndeplinească toate condițiile aplicabile navelor cu un tonaj brut de 500 sau mai mare, angajată în voiajuri internaţionale.

(5) Navele cu un tonaj brut mai mic de 500 cărora li se aplică prezentele norme metodologice și pentru care nu se solicită emiterea Certificatului de muncă în sectorul maritim, vor avea la bord Raportul de inspecție al statului de pavilion, care să ateste îndeplinirea cerințelor.

**Art.75**. - (1) Un Certificat de muncă în sectorul maritim poate fi eliberat ulterior unei inspecții, care va verifica că nava îndeplinește cerințele prevăzute în Anexa A5-I din Conventie.

(2) Un Certificat de muncă provizoriu în sectorul maritim poate fi eliberat ulterior unei inspecții, care va verifica că:

1. nava a fost inspectată, în măsura posibilului, în ceea ce priveşte cerințele prevăzute în Anexa A5-I din Conventie, luând în considerare verificarea aspectelor menţionate la lit. b), c) şi d) ale acestui aliniat;
2. armatorul a demonstrat ANR sau organizaţiei recunoscute că nava are proceduri adecvate pentru a se conforma prevederilor Convenţiei;
3. comandantul cunoaşte prevederile Convenţiei și obligaţiile privind aplicarea acestora; şi
4. informaţiile cerute au fost puse la dispoziţia ANR sau organizaţiei recunoscute pentru a întocmi o Declaraţie de conformitate a muncii în sectorul maritim.

(3) Declaraţia de conformitate a muncii în sectorul maritim va fi ataşată la certificatul de muncă în sectorul maritim și va cuprinde două părţi:

a) Partea I va fi elaborată de ANR și:

1. va cuprinde lista elementelor de inspectat, conform paragrafului 1 al Normei 5.1.3 din Conventie;
2. va conţine, de asemenea, prevederile naţionale ce încorporează dispoziţiile relevante ale prezentei Convenţii, oferind o referinţă la dispoziţiile legale naţionale relevante, precum şi, dacă este necesar, informaţii concise despre principalele aspecte ale prevederilor naţionale;
3. se va referi și la prevederile legislaţiei naţionale specifice, în funcţie de tipul navei;
4. va înregistra orice dispoziţii echivalente adoptate, potrivit paragrafului 3 al Articolului VI din Conventie;
5. indică orice derogare acordată de către ANR, conform Titlului 3 din Convenţie; și

b) Partea a II-a va fi întocmită de către armator şi cuprinde măsurile adoptate pentru a asigura conformitatea continuă cu prevederile naţionale între inspecţii și măsurile propuse pentru a asigura îmbunătăţirea continuă. ANR sau organizaţia recunoscută, pe deplin autorizată în acest scop, certifică Partea a II-a și eliberează Declaraţia de conformitate a muncii în sectorul maritim.

**Art.76.** - (1) Un exemplar valabil şi actualizat al Certificatului de muncă în sectorul maritim şi al Declaraţiei de conformitate a muncii în sectorul maritim, însoţite de o traducere în limba engleză, dacă originalele nu sunt întocmite în limba engleză, se vor afla pe navă și vor fi afişate într-un loc vizibil la bord, unde vor fi la dispoziţia navigatorilor. O copie a acestor documente va fi pusă la dispoziţie, conform legislaţiei naţionale, la cerere, navigatorilor, inspectorilor statului de pavilion, ofiţerilor autorizaţi ai statului portului și reprezentanţilor armatorilor şi navigatorilor.

(2) Orice certificat eliberat potrivit paragrafului 1 sau 5 al Normei A 5.1.3 din Conventie îşi va înceta valabilitatea, în oricare dintre următoarele cazuri:

a) dacă inspecţiile relevante nu sunt încheiate în perioadele specificate la paragraful 2 al Normei A 5.1.3 din Conventie;

b) dacă certificatul nu este aprobat conform paragrafului 2 al Normei A 5.1.3 din Conventie;

c) în cazul în care o navă schimbă pavilionul;

d) în cazul în care un armator nu îşi mai asumă responsabilitatea pentru exploatarea unei nave; și

e) în cazul în care au fost efectuate schimbări substanţiale în structura sau echipamentul la care se referă Titlul 3 din Convenţie.

(3) În cazul prevăzut la paragraful 14 (c), (d) sau (e) al Normei A 5.1.3 din Conventie, un nou certificat va fi eliberat numai dacă ANR sau organizaţia recunoscută care eliberează noul certificat este convinsă că nava îndeplineşte cerinţele acestei norme.

(4) Un Certificat de muncă în sectorul maritim va fi retras de ANR sau de organizaţia recunoscută, dacă există dovezi că nava respectivă nu îndeplineşte prevederile prezentei Convenţii și nicio măsură corectivă nu a fost luată.

(5) Când se analizează dacă un Certificat de muncă în sectorul maritim ar trebui retras, conform paragrafului 16 al Normei A 5.1.3 din Conventie, ANR sau organizaţia recunoscută va lua în considerare gravitatea sau frecvenţa deficienţelor.

**Art.77.** - Forma și conținutul Certificatului de muncă în sectorul maritim, al Certificatului provizoriu de muncă în sectorul maritim, al Declaraţiei de conformitate a muncii în sectorul maritim - partea I, al Declaraţiei de conformitate a muncii în sectorul maritim - partea II și al Raportului de inspecție al statului de pavilion sunt prevăzute în Anexele nr. 4, 5, 6, 7 şi 8.

**SECŢIUNEA a 3-a**

**Sistem de inspecţii**

**Art.78.** - În scopul garantării navigatorilor de la bordul navelor care arborează pavilion român a existenţei și menţinerii conformităţii condiţiilor de viaţă şi de muncă cu cerinţele din părţile relevante ale Convenției, ANR instituie mecanisme eficace și adecvate de asigurare a aplicării și de monitorizare printr-un sistem de inspecţii ale condiţiilor de muncă în sectorul maritim pentru aceste nave.

**Art.79.** - (1) Sistemul de inspecţii a condiţiilor de muncă în sectorul maritim pentru navele care arborează pavilion român are două componente principale, inspecţiile obligatorii și verificările aleatorii, prin aplicarea cărora se realizează indeplinirea obligaţiilor care revin României în calitate de stat de pavilion.

(2) Inspecţiile obligatorii constituie un sistem de inspecţii efectuate de inspectorul autorizat în acest sens, pentru verificarea după un program determinat a respectării prevederilor Convenției și după caz, de certificare a navelor respective.

(3) Verificările aleatorii constituie un sistem de inspecţii efectuate de inspectorul autorizat în acest sens, pentru verificarea menţinerii condiţiilor relevante ale Convenției și care să nu se suprapună peste inspecțiile obligatorii menționate la alin. (2).

**Art.80**. - (1) Inspecțiile obligatorii sunt :

a) pentru navele cu tonaj brut mai mic de 500 și pentru navele care nu efectuează voiajuri internaționale:

(i) inițială, efectuată la emiterea Raportului de inspecție al statului de pavilion; și

(ii) inspecție de reînnoire a Raportului de inspecție al statului de pavilion; și

(iii) inspecții suplimentare, dacă este cazul. Acestea se fac ori de câte ori sunt modificări substanțiale ale condițiilor de cazare şi facilităţilor de recreere pentru navigatori, pe navă.

b)pentru navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500 care efectuează voiajuri internaționale:

(i) inspecția inițială, efectuată la emiterea Certificatului de muncă în sectorul maritim; și

1. inspecția intermediară, efectuată pentru a asigura continuarea respectării cerinţelor interne de aplicare a Convenției; și
2. inspecția de reînnoire, efectuată pentru reînnoirea Certificatului de muncă în sectorul maritim; și
3. inspecții suplimentare, dacă este cazul. Acestea se fac ori de câte ori sunt modificări substanțiale ale condițiilor de cazare şi ale facilităţilor de recreere pentru navigatori, pe navă.

(2) Verificările aleatorii sunt efectuate cel puțin o dată pe an pentru fiecare navă.

(3) Valabilitatea Raportului de Inspectie este de maxim 5 ani.

(4) Valabilitatea Certificatului de muncă în sectorul maritim va fi subiectul unei inspecţii intermediare a ANR sau a unei organizaţii recunoscute, autorizate în acest scop, pentru a asigura continuarea respectării cerinţelor interne de aplicare a prezentei Convenţii. În cazul în care este efectuată o singură inspecţie intermediară, iar perioada de valabilitate a certificatului este de 5 ani, aceasta va avea loc între a doua şi a treia dată aniversară a certificatului. Această dată reprezintă ziua și luna fiecărui an care corespunde datei de expirare a Certificatului de muncă în sectorul maritim. Scopul şi complexitatea inspecţiei intermediare vor fi aceleaşi ca în cazul unei inspecţii pentru reînnoirea certificatului. Certificatul va fi confirmat în urma inspecţiei intermediare favorabile.

(5) În cazul în care inspecţia pentru reînnoire este încheiată cu mai mult de trei luni înainte de data expirării certificatului existent, noul Certificat de muncă în sectorul maritim va fi valabil pentru o perioadă ce nu va depăşi 5 ani, începând de la data încheierii inspecţiei pentru reînnoire.

(6) In cazul in care exista un certificat provizoriu eliberat pentru 6 luni, in vederea eliberarii Certificatului de munca în sectorul maritim va fi efectuată o inspecţie completă înaintea expirării certificatului provizoriu. Un nou certificat provizoriu nu mai poate fi eliberat după expirarea celor 6 luni iniţiale, menţionate la art.74 alin. (2). Pentru perioada de valabilitate a certificatului provizoriu nu este necesară eliberarea unei Declaraţii de conformitate a muncii în sectorul maritim.

**Art.81.** - (1) Pentru navele cu tonaj brut mai mic de 200, care nu efectuează voiajuri internaţionale, ANR poate să adapteze mecanismele de monitorizare, inclusiv inspecţiile, la condiţiile specifice acestui tip de nave, numai după consultarea cu organizaţiile armatorilor şi ale navigatorilor interesate, în conformitate cu prevederile art. II alin. 6 din Convenție.

(2) Măsurile luate conform prevederii de la alin. (1) se vor aproba prin ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii şi comunicaţiilor.

**Art.82.** - (1) Data terminarii inspecțiilor menţionate la art.80 va fi notată în Certificatul de muncă în sectorul maritim sau în Raportul de inspectie al statului de pavilion.

(2) Rezultatul tuturor inspecţiilor ulterioare sau ale altor verificări efectuate în legătură cu nava respectivă și orice deficienţe sesizate în timpul unei asemenea verificări vor fi înregistrate, împreună cu data la care s-a constatat că au fost remediate deficienţele.

**Art.83**. - Dacă ANR primeşte o plângere pe care o consideră întemeiată sau obţine dovezi că o navă care arborează pavilion român nu respectă prevederile acestei Convenţii sau dacă există deficienţe majore ~~grave~~ în aplicarea măsurilor cuprinse în Declaraţia de conformitate a muncii în sectorul maritim, aceasta va ~~lua~~ intreprinde acţiunile necesare pentru a investiga această problemă şi pentru a se asigura că sunt luate măsurile de remediere a oricăror deficienţe constatate.

**Art.84** . - (1) Inspecţiile și verificările menţionate la art. 79 şi 80 se efectuează de inspectori autorizați din cadrul ANR sau ai organizației recunoscute.

(2) Inspectorii autorizaţi au dreptul:

1. să urce la bordul unei nave care arborează pavilion român;
2. să desfăşoare orice examinări, controale sau investigatii pe care le-ar putea considera necesare pentru a se asigura că normele sunt respectate cu stricteţe; și
3. să solicite ca orice deficienţă să fie remediată şi, acolo unde au motive să considere că deficienţele constituie o încălcare gravă a cerinţelor Convenției (inclusiv drepturile navigatorilor) sau reprezintă un pericol semnificativ pentru sănătatea și securitatea navigatorilor, să interzică unei nave părăsirea portului până la adoptarea măsurilor necesare.

(3) Orice măsură adoptată ca urmare a alin (2) lit. c), poate fi atacată în faţa unei autorităţi judecătoreşti sau administrative.

**Art.85.** - (1) Inspectorii vor depune la ANR un raport al fiecărei inspecţii. O copie a raportului în limba engleză sau în limba de lucru a navei va fi transmisă comandantului navei și o altă copie va fi expusă la avizierul navei pentru informarea navigatorilor şi, la cerere, trimisă reprezentanţilor lor.

(2) ANR păstrează registre ale inspecţiilor privind condiţiile navigatorilor de pe navele care arborează pavilion român și va publica un raport anual cu activităţile de inspecţie, într-un termen rezonabil de la încheierea anului care nu va depăşi în nici un caz 6 luni de la sfârşitul anului în cursul căruia s-au desfăşurat inspecţiile.

(3) În cazul unei anchete ca urmare a unui incident major, raportul este înaintat ANR de îndată ce va fi disponibil, nu mai târziu de o lună de la emiterea concluziilor anchetei.

(4) La efectuarea unei inspecţii sau când sunt adoptate măsuri potrivit dispoziţiilor prezentului articol, vor fi depuse toate eforturile pentru a se evita reţinerea sau întârzierea nejustificată a navei.

(5) Compensaţiile sunt plătite potrivit legislaţiei naţionale pentru orice prejudiciu sau pierdere care rezultă din exercitarea ilicită a puterilor de către inspectori. Sarcina probei revine în fiecare caz reclamantului.

**SECŢIUNEA a 4-a**

**Proceduri de plângere la bord**

**Art.86**. - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să aibă la bordul navelor lor o procedură de gestionare corectă, efectivă și rapidă a plângerilor care fac obiectul unei încălcări ale prevederilor Convenției, inclusiv anumite drepturile ale navigatorilor.

(2) Procedura va respecta prevederile Ordinului ministrului transporturilor nr. 1225/2015 privind respectarea obligaţiilor ce revin României în calitate de stat de pavilion conform prevederilor Convenției privind munca în sectorul maritim (MLC 2006), publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 900 din 3 decembrie 2015.

(3) Procedura va conţine cel puţin următoarele elemente:

a) Modul de depunere:

1. plângerea ar trebui adresată şefului departamentului în care navigatorul lucrează sau ofiţerului superior al acestuia;
2. plângerea va fi înregistrată. La bord va exista un sistem de înregistrare a plângerilor, dovada înregistrării trebuie să fie dată persoanei care a depus-o.

b) Timpul maxim necesar pentru acordarea unui răspuns. Acest timp nu trebuie să depăşească 10 zile consecutive de la data înregistrării;

c) prevederea că navigatorul care face plângerea are dreptul de a fi însoţit sau reprezentat pe toată perioada derulării procedurii;

d) datele de contact ale ANR sau ale autorităţii din țara de reședință a navigatorului, în cazul în care acesta are altă cetățenie decât cea română;

e) măsuri de protecţie împotriva victimizării a oricărui navigator care face plângere, caz în care victimizarea include orice acţiune ostilă iniţiată împotriva unui navigator de către orice persoană în urma unei plângeri care nu este rău intenţionată sau ofensatoare.

(4) Fiecărui navigator trebuie să i se înmâneze la ambarcare pe navă o copie a procedurii de plângere. Aceasta trebuie să existe în limba de lucru pe navă.

(5) Dispozițiile prezentei reglementări nu aduc atingere dreptului navigatorului de a solicita despăgubire prin orice alte mijloace juridice pe care acesta le consideră adecvate.

(6) Rezolvarea unei plângeri la uscat se desfășoară conform prevederilor Ordinului ministrului transporturilor nr. 1225/2015 privind respectarea obligaţiilor ce revin României în calitate de stat de pavilion conform prevederilor Convenției privind munca în sectorul maritim (MLC 2006), publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 900 din 3 decembrie 2015.

**SECŢIUNEA a 5-a**

**Accidentele maritime**

**Art.87.** - (1) MTIC prin Compartimentul investigații incidente și accidente în transporturi navale, va face o anchetă oficială asupra oricărui accident maritim grav care a avut ca urmare rănirea sau pierderea unei vieţi omeneşti în care a fost implicată o navă aflată sub pavilion român. Raportul final al acestei anchete este făcut public.

(2) MTIC cooperează cu autoritățile competente din statele parte la Convenție, pentru a înlesni anchetele privind accidentele maritime grave menţionate la alin.(1).

**SECŢIUNEA a 6-a**

**Responsabilitățile statului portului – inspecții la nave**

**Art. 88.** (1) – Orice navă, care nu arborează pavilion român și intră pe parcursul normal al activității sale într-un port românesc poate face obiectul unei inspecţii, în scopul de a verifica conformitatea cu cerinţele Convenției cu privire la condiţiile de muncă şi de viaţă ale navigatorilor de pe navă, inclusiv drepturile navigatorilor, elementele inspectate fiind conform cerințelor Anexei A5-III din Conventie.

(2) Inspecțiile se efectuează de către inspectorii autorizaţi ai ANR, în situațiile prevăzute de legislația națională, precum și în cazul unor plângeri ale navigatorilor aflați pe aceste nave. Desfăşurarea unor astfel de inspecţii, inclusiv acţiunile întreprinse ca urmare a acestora, trebuie să fie în conformitate cu Norma A 5.2.1. din Conventie și cu procedurile naționale în vigoare privind controlul statului portului.

**SECŢIUNEA a 7-a**

**Contravenţii**

**Art.89.** - Următoarele fapte constituie contravenţii şi se sancţionează după cum urmează:

a) efectuarea de activităţi de intermediere a personalului navigant fără obţinerea autorizaţiei de funcţionare eliberate de ANR, fără înregistrarea la ANR sau fără respectarea prevederilor caietului de sarcini – se sancţionează cu amendă de la 10,000 lei la 20,000 lei;

b) nerespectarea obligaţiilor prevăzute la art. 16 alin.(3) - se sancţionează cu amendă de la 20,000 lei la 30,000 lei şi suspendarea autorizaţiei;

c) nerespectarea obligaţiilor prevăzute la art. 14 pct. b), c) și art. 17 pct.a), b), c), i), j) și l) - se sancţionează cu amendă de la 5,000 lei la 10,000 lei;

d) nerespectarea obligaţiilor prevăzute la art. 34 alin.(5) - se sancţionează cu amendă de la 10,000 lei la 30,000 lei;

e) nerespectarea obligaţiilor prevăzute la art. 37 alin.(1) şi (2) - se sancţionează cu amendă de la 10,000 lei la 30,000 lei;

f) nerespectarea obligaţiilor prevăzute la art.10 alin.(1), art 12 alin(4), art.63 alin.(4), art. 64 şi art. 65 - se sancţionează cu amendă de la 3,000 lei la 6,000 lei;

g) nerespectarea obligaţiilor prevăzute la art. 29 alin. (1) lit.d) , art. 32 alin. (4) - se sancţionează cu amendade la 5,000 lei la 10,000 lei;

h) nerespectarea obligaţiilor prevăzute la art. 76 alin. (1),(2) şi (5) - se sancţionează cu amenda de la 10,000 lei la 50,000 lei;

i) nerespectarea obligaţiilor prevăzute la art. 52 alin. (1) - se sancţionează cu amenda de la 10,000 lei la 50,000 lei.

j) nerespectarea obligaţiilor prevăzute la art.32 alin.(1),(2) şi (3) se sancţionează cu amendă de la 3,000 lei la 6,000 lei;

**Art.90.** - (1) Constatarea contravenţiilor şi aplicarea sancţiunilor se face de către inspectorul ANR autorizat, care efectuează controlul.

(2) Acolo unde fapta contravenţională nu prevede în mod expres persoana care se face vinovată de săvârşirea faptei şi este trecut la modul generic, unei nave sau la bordul navei, sancţiunea contravenţională se aplică comandantului navei, care este reprezentantul legal al proprietarului ori operatorului navei.

(3) Contravenţiilor le sunt aplicabile dispoziţiile Ordonanţei Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravenţiilor, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările şi completările ulterioare.

**Art.91.** Anexele nr.1-8 fac parte integrantă din prezentele norme metodologice.