

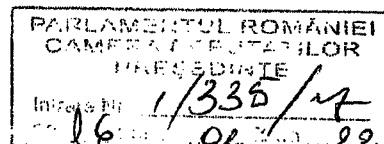
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ



CALEA GRIVITEI Nr. 121
BUCUREȘTI, SECTOR 1

Filiala Constanta

Cercul Militar Constanta
Str. Traian nr. 29
Depart. Marinei Comerciale
tel / fax 0241- 611 836

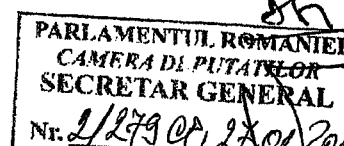


Data: 19.01.2016

CAMERA DEPUTATILOR

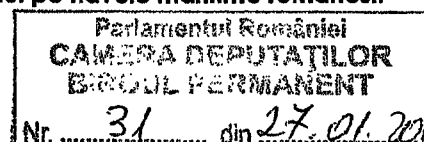
DI. Valeriu Stefan Zgonea - Presedinte

Palatul Parlamentului, str.Izvor nr.2-4, sect.5, București



Re: Memoriu comandanti nave maritime care au executat serviciul pe navele maritime romanesti

Domnule Presedinte,



Suntem membri ai Ligii Navale Române, posesori ai brevetului de capitan de lungă cursă, fosti comandanti de nave maritime comerciale de transport, sefi mecanici maritimi si capitanii secunzi (Ofiter maritim I), care am executat serviciul **la bordul navelor maritime de transport sub pavilion român**.

Datorita pensiilor extreme de mici care s-au acordat conform unei legislatii in care pozitia noastra nu figureaza, va cerem sprijinul pentru a fi sustinuti in parlament pentru o **initiativă legislativă reparatorie**.

Beneficiarii, sunt persoane in varsta ale caror venituri sunt foarte mici in raport cu serviciul si sacrificiul lor prestat in timpul navigatiei pe marile si oceanele lumii. Afirmarea explicita a statului democratic de a ne acorda reparatii legislative, trebuie sa fie o preocupare constanta, avand in vedere numarul nostru foarte mic care mai suntem in viata.

Pozitia comandantului la bordul navei, a sefilor mecanici maritimi si capitanilor secunzi a fost in concordantă cu prevederile Dreptului Comercial Maritim, articole preluate si mentionate in decrete si legi nationale.

In categoria izvoarelor legislative interne ale Dreptului Comercial Maritim se înscriu în principal Codul comercial și Ordonanța Guvernului României nr. 42/1997 privind transportul naval modificată și completată prin Legea nr. 412/2002. Codul comercial ca principal izvor de drept comercial maritim constituie reglementarea de bază a activităților comerciale maritime. El cuprinde norme juridice care reglementează instituțiile juridice fundamentale ale Dreptului Comercial Maritim precum, spre exemplu: nava maritimă de transport, contractul de navlosire, avaria maritimă comună, asigurarea maritimă etc. Deși Codul Comercial apare sub numeroase aspecte depășit în litera sa de text prin evoluția societății românești în contextul progresului înregistrat de întreaga societate omenească pe toate planurile sale de afirmare, el rămâne încă actul normativ de referință la care face trimitere și se raportează orice lege comercială maritimă astfel cum este și Ordonanța Guvernamentală nr.42/1997 privind transportul naval.

Privitor la legislatia pe baza careia s-a stabilit sistemul public de pensii, legiuitorii gresit au interpretat temelul in baza careia au incadrat comandantul de nava maritima de transport ca sef al echipajului de punte, acordandu-i grupa II-a de munca iar sefilor mecanici maritimi numai 75% grupa I-a de munca si fara sa se mentioneze pozitia capitanului secund (ofiter maritim I care conform legislatiei navale este seful personalului de punte)

Interpretarea si incadrarea ce trebuia data functiei de comandant nava maritima comerciala, sefilor mecanici maritimi si capitanilor secunzi, se impunea a fi conforma cu dispozitiile si previziunile legislatiei anterioare anului 1990 cat si dupa, si a Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile din 1973, reeditat in 1986 prin Ordinul nr. 825 din 30 aprilie 1986 al Ministerului Transporturilor si Telecomunicatiilor, in baza Decretului nr. 443 / 1972 privind navigatia civila. (care a abrogat Decretul nr. 40/1950 si vechiul regulament al serviciului la bordul navelor maritime civile).

Actul prin care este angajat de către armator și numit la comanda navei având un caracter complex, care de altfel se intercondiționează reciproc cu întreaga complexitate a activității comandantului din care se distinge poziția juridică atât de complexă a acestuia, îl plasează într-o poziție centrală dintre cele mai proeminente a persoanelor pe care le reglementează domeniul dreptului maritim atât prin componenta sa publică cât și prin componenta dreptului maritim comercial privat.

Modificarea cadrului legislativ referitor la acordarea reparațiilor materiale cuvenite fostilor comandanți de nave maritime de transport, sefi mecanici maritimi și capitani secunzi care au executat activitatea pe nave sub pavilionul românesc, reprezintă un act de dreptate pentru noi cei care ne-am sacrificat viața pe mare ducând la îndeplinire planul de transport trasat de compania națională de navigație.

Reparațiile materiale acordate de statul român ca ultimul semn de grațitudine, semnifică și o recunoaștere a eroismului, demnității și curajului fără limite de care au dat dovadă fostii comandanți de nave maritime de transport, sefi mecanici maritimi și capitani secunzi, în lupta cu riscurile marii pentru îndeplinirea planului de transport, salvarea vieții umane pe mare și păstrarea patrimoniului din dotare.

Fiind convinși ca toate formațiunile politice din Parlamentul României vor susține această inițiativă, va propunem spre dezbateră și aprobare această propunere legislativă.

Solicităm adoptarea unei legi care să reconstituie pensiile noastre mici neconforme cu responsabilitatea, obligațiile și răspunderea noastră în timpul efectuării serviciului la bordul navelor maritime de transport.

Solicităm:

a) incadrarea comandantilor navelor maritime de transport (care si-au desfasurat activitatea la bordul navelor romanesti) in grupa I-a de munca cu toate sporurile corespunzatoare pe perioada exercitarii functiei de comandant nava maritima comerciala de transport si dreptul la pensie speciala.

b) incadrarea sefilor mecanici maritimi (care si-au desfasurat activitatea la bordul navelor romanesti) cu 100% grupa I-a de munca cu toate sporurile corespunzatoare pe perioada exercitarii functiei de sefi mecanici maritimi si dreptul la pensie de serviciu.

c) incadrarea capitanelor secunzi (Ofiteri maritimi I), care au desfasurat activitatea la bordul navelor romanesti si care au iesit la pensie cu acest grad, in grupa I-a de munca cu toate sporurile corespunzatoare pe perioada exercitarii functiei de capitani secunzi si dreptul la pensie de serviciu.

Considerăm dreptul nostru de a sesiza Camerele Parlamentului și obligația Camerei respective de a se pronunța asupra acestei sesizări, adoptând-o sau respingând-o.

În motivarea cererii noastre, va atașăm MEMORIUL semnat de comandanții navelor maritime de transport care mai sunt în viață, sefi mecanici maritimi și capitani secunzi și de asemenea Proiectul de Lege datat 2008 care din motive necunoscute nu a fost supus Parlamentului spre aprobare sau Parlamentul a aprobat această lege care probabil a funcționat pe un termen scurt spre beneficiul unei persoane sau grup.

Cu stima și respect,
Căpitan de Lungă Cursă - Stelian Ursu,
Președinte

DEPARTAMENTUL MARINEI COMERCIALE



Date personale:

Stelian Ursu
Căpitan de Lungă Cursă
Președinte
Departamentul Marinei Comerciale

Data: 19.01.2016

CAMERA DEPUTATILOR

DI. Valeriu Stefan Zgonea - Presedinte

Palatul Parlamentului, str.Izvor nr.2-4, sect.5, București

Domnule Presedinte,

Subsemnatii, semnatarii ai acestui Memoriu, fosti comandanti de nave maritime comerciale de transport, sefi mecanici maritimi si capitani secunzi (ofiteri maritimi I- pensionati cu acest grad) care am navigat pe nave sub pavilion român, actuali pensionari, posesori ai brevetelor de capitan de lunga cursa (shipmaster / comandanti nave maritime comerciale civile), sefi mecanici maritimi si capitani secunzi (ofiteri maritimi I), eliberate de Ministerul Transporturilor si Telecomunicatiilor – Inspectoratul Navigatiei Civile, in baza examenului de brevet (licenta) sustinut, cu privire la incadrarea noastra in legislatia pensiilor publice, va inaintam Memoriul de mai jos. In sprijinul solicitarilor noastre invocam prevederile art. Codului Comercial Român, Dreptului Comercial Maritim, Regulamentului Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile din 1973, reeditat in 1986 prin Ordinul nr. 825 din 30 aprilie 1986 al Ministerului Transporturilor si Telecomunicatiilor in baza Decretului nr. 443 / 1972 privind navigatia civila. (care a abrogat Decretul nr. 40/1950 si vechiul regulament al serviciului la bordul navelor maritime civile), Ordonantei Guvernului Romaniei nr. 42 din 28 aug 1997 (art. 59) modificata si completata prin Legea nr. 412/2002, CODUL MUNCII-Legea 53/2003, Sectiunea 3-a – Munca de noapte si altele

Codul Comercial Român in Cartea a II-a intitulata "Despre Comerțul Maritim si despre Navigatiune" reglementeaza aspectele juridice din domeniul de activitate al transporturilor maritime, prevederi cuprinse in principal, in art. 490 si care se coroborează si cu alte legi speciale din acest domeniu de activitate.

Legislatia Navală Română nu este formata dintr-un singur cod, cum au alte tari, ci este raspandita printr-o multime de legi, ordonante, hotărâri, ordine, norme metodologice, etc., iar acoperirea distantei in timp dintre norme si gasirea cu usurinta a reglementarilor necesare constituie intradevar o dilemă, ceea ce ar impune aparitia unui nou cod maritim – fluvial român, care sa reunească toate normele legale in domeniu din România.

MEMORIU

Suntem absolventi in domeniul militar si maritim comercial ai Scolii Militare Superioare de Marina (SMSM)– care ulterior a schimbat numele in Academia Navala "Mircea cel Batran".
In acord cu prev. HCM nr. 1887/ 25.09.1954, SMSM a fost incadrata ca Institut de Invatamant Superior, avand aceleasi drepturi ca si celelalte institute de invatamant superior din R.P.R.

Va supunem atentiei prezenta solicitare de revizuire a legislatiei pensiilor in domeniul maritim precum si de promovare a unei initiative legislative in vederea repararii unei inechitati produse personalului care a fost angajat pe navele maritime.

O initiativa legislativa reparatorie in acest domeniu ar fi binevenita in conditiile existentei unei grave si persistente discriminari intre personalul din marina comerciala civila si cel din aviatia civila.

Solicitam adoptarea unei legi care să reconstituie pensiile noastre mici neconforme cu responsabilitatea, obligatiile si raspunderea noastra in timpul efectuării serviciului la bordul navelor maritime de transport:

a) incadrarea comandantilor navelor maritime de transport (care si-au desfasurat activitatea la bordul navelor romanesti) in grupa I-a de munca cu toate sporurile corespunzatoare pe perioada exercitarii functiei de commandant nava maritima comerciala de transport si dreptul la pensie speciala.

b) incadrarea sefilor mecanici maritimi (care si-au desfasurat activitatea la bordul navelor romanesti) cu 100% grupa I-a de munca cu toate sporurile corespunzatoare pe perioada exercitarii functiei de sefi mecanici maritimi si dreptul la pensie de serviciu.

c) incadrarea capitanelor secunzi (Ofiteri maritimi I), care au desfasurat activitatea la bordul navelor romanesti si care au iesit la pensie cu acest grad, in grupa I-a de munca cu toate sporurile corespunzatoare pe perioada exercitarii functiei de capitani secunzi si dreptul la pensie de serviciu.

I. CAPITAN DE LUNGA CURSA

Privitor la legislatia pe baza careia s-a stabilit sistemul public de pensii, *legiuitorii gresit au interpretat temeiul in baza careia au incadrat comandantul de nava maritima de transport ca sef al echipajului de punte, acordandu-i grupa II-a de munca.*

La începutul anului 1990, Flota maritimă de transport deținea cca 360 nave, cu un tonaj de 5.614,0 mii tdw. În februarie 2011, flota mai avea doar cinci nave.

Scopul memoriului nu este analiza factorilor si a masurilor guvernantilor care au dus la disparitia flotei maritime de transport.

Memoriul pune in evidenta sacrificiul si munca continua a comandantului navei maritime de transport care in lumina legislatiei si a Regulamentului Serviciului la Bordul Navelor Civile si-a indeplinit fara abatere sarcinile de serviciu.

In anul 1965 flota maritima de transport numara circa 30 nave de tonaj mic si mediu.

Santierile navale de constructii din Romania lucrau intr-un ritm de livrare de aproximativ 10 nave pe luna. Noile generatii de ofiteri maritimi punte si masina incepand cu anul 1963, aveau responsabilitatea perfectionarii profesionale continue pentru ca in timp foarte scurt sa preia navele noi din santier si sa duca la indeplinire fara abateri sarcinile de serviciu conform legislatiei.

La sfarsitul anului 1989, ponderea economica a flotei maritime de transport era intre 15-20% din incasarile valutare nationale.

Pe toata durata executarii functiei de commandant nava, noi am indeplinit cu constiinciozitate si onestitate sarcinile profesionale in acord cu prevederile articolelor Regulamentului Serviciului la Bord si legislatiei in vigoare fara abateri disciplinare sau incalcare ale prevederilor legislatiei vamale nationale si internationale. Pentru orice abatere de la legislatie sau conduita, eram sanctionati cu anulara avizului de navigatie de catre organele de securitate, militie si intreprinderea armatoare.

De aceea, noi semnatarii acestui Memoriu si ceilalti care mai sunt in viata si domiciliati in alte orase din Romania, suntem comandanti de nave maritime de transport care am navigat pe nave sub pavilion roman, cu vechime intre 6 si 28 ani in functia de comanda, care ne-am sacrificat viata pe mare executand obligatiile si responsabilitatile conform legislatiei si instructiunilor intreprinderii armatoare si care astazi, in calitate de pensionari, incercam sa supravietuim cu pensiile derizorii cu care am fost incadrati.

Avand in vedere prevederile legilor si articolelor inainte de 1990 cat si dupa, solicitam celor in drept, Guvernului si Parlamentului Romaniei incadrarea noastra in grupa I-a de munca cu sporurile corespunzatoare pe perioada exercitarii functiei de commandant nava maritima comerciala de transport si dreptul la pensie speciala.

Ca efect al unui complex ansamblu de dispozitii legale, cerinte ale conventiilor internationale maritime in domeniul pregatirii si brevetarii personalului navigant maritim - **Convenția Internațională cu privire la Normele de Pregătire a Navigatorilor, de Eliberare a Brevetelor și Serviciul de Cart (Codul S.C.T.W. 1978**, conventie incorporată în dreptul Uniunii Europene pentru prima dată prin Directiva 94/58/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994) - si acumula o vasta experienta traditionala nationala prin instructiunile Inspectoratului Navigatiei Civile (ulterior prin Hotărârea Guvernului Romaniei nr. 1133 din 10 octombrie 2002 numele a fost schimbat in Autoritatea Navala Romana) din Ministerul Transporturilor si Telecomunicatiilor, comandantul de nava maritima este atestat prin brevetul de capitan de cursa lunga (licenta), cu recunoastere internationala universala.

Spre deosebire de functia de comandant de aeronavă civilă care este îndeplinită de pilotul comandant, desemnat de către angajator/operatorul aerian pentru fiecare zbor în parte, si calitatea de comandant de aeronavă civilă se exercită din momentul începerii misiunii de zbor și până la terminarea acesteia (legea 223 / 2007 – statutul personalului aeronautic civil, art. 14), brevetul de capitan de cursa lunga este pentru toate categoriile de nave maritime de transport, nominal si permanent atata timp cat nu a avut abateri de la legislatia nationala si internationala, obtinandu-se in urma unui complex proces de examinare si testari a cunostintelor, deprinderilor si aptitudinilor profesionale de catre o comisie numeroasa numita pentru fiecare sesiune de brevet (licenta) prin ordinul Autoritatii Navale Romane din Ministerul Transporturilor, a ofiterilor maritimi de punte cu un stagiul de imbarcare efectiv pe functiile de la ofiter maritim III brevetat,

ofiter maritime II brevetat până la cea de capitan secund (ofiter maritim I brevetat) inclusiv, timp de minimum 10 ani, din care cel puțin 2 ani pe funcția de capitan secund (Drept comercial maritim pe baza instrucțiunilor Inspectoratului Navigației Civile).

De menționat este faptul că la instituțiile de învățământ superior de marină, planurile de învățământ și programele analitice ale disciplinelor didactice și planurile de activitate la practică prin îmbarcarea periodică la bordul navelor de transport maritim aflate în exploatare, înainte de 1990 se aproba de către Ministerul Educației și Cercetării numai pe baza avizării prealabile acordată acestor documente de învățământ de către Autoritatea Navală Română (Inspectoratul Navigației Civile).

Prin natura activității sale de conducător al expedițiilor maritime efectuate de nava în condițiile pericolelor naturale ale mării (perils of the sea), riscurile mării (marine risks) și ale cazurilor de forță majoră (acts of God) ***mai frecvente pe mare decât pe uscat sau chiar în aer***, comandantul navei are un statut funcțional și juridic deosebit de al altor funcții de la bord sau de la uscat (Drept Comercial Maritim).

Condițiile speciale de muncă existente în mediul marin, suprasolicitări psihice și nervoase, stresul, zgomotul intens și de lungă durată, umiditate permanentă la locul de muncă, pericolul, nocivitățile, substanțele chimice toxice emise de marfurile petro-chimice și a combustibilului navei prin gurile de aerisire, accelerațiile și vibrațiile, determină dreptul comandantului de nava maritimă comercială de transport care a navigat sub pavilion român, la sporuri pe toată perioada exercitării serviciului la bordul navelor maritime de transport ca: spor condiții deosebite de muncă, spor condiții speciale de muncă, spor pentru condiții grele de muncă, spor de noapte, spor de singurătate / izolare, spor de conducere a unei unități industriale complexe (nava maritimă de transport), sporuri datorate riscului mării, spor de pericolozitate, spor de stress, spor de condiții nocive, etc.

Interpretarea și încadrarea ce trebuia dată funcției de comandant nava maritimă comercială se impunea a fi conformă cu dispozițiile și previziunile legislației anterioare anului 1990 cât și după, și a Regulamentului Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile din 1973, reeditat în 1986 prin Ordinul nr. 825 din 30 aprilie 1986 al Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, în baza Decretului nr. 443 / 1972 privind navigația civilă. (care a abrogat Decretul nr. 40/1950 și vechiul regulament al serviciului la bordul navelor maritime civile)

Angajarea comandantului de navă maritimă de transport nu are la bază un contract de natura contractului de muncă, adică un contract de muncă pur și simplu.

Actul prin care este angajat de către armator și numit la comanda navei având un caracter complex, care de altfel se intercondiționează reciproc cu întreaga complexitate a activității comandantului din care se distinge poziția juridică atât de complexă a acestuia, **il plasează într-o poziție centrală dintre cele mai proeminente a persoanelor pe care le reglementează domeniul dreptului maritim atât prin componenta sa publică cât și prin componenta dreptului comercial maritim privat.**

Ca urmare a caracteristicilor, condițiilor și naturii sale juridice complexe cuprinzând elemente atât de domeniul dreptului public cât și de domeniul dreptului privat, prin natura sa juridică eterogenă nemaiîntâlnită ca atare în nici un alt domeniu de activitate economico-socială, cu o reglementare proprie, contractul de angajare, numire și încadrare a comandantului navei maritime de transport, se prezintă și constituie prin natura sa juridică, un contract aparte, autonom, de sine stătător ale cărui caractere juridice pot și trebuie analizate numai în legătură cu domeniul și situația juridică complexă profilului legal și comercial al activității comandantului de navă maritimă de transport (**Dreptul Comercial Maritim**).

Pe această bază, conducerea navei maritime de transport poate fi încredințată de compania armatorială română care exploatează nava de naționalitate română, unei persoane apte legalmente profesional, dar și din punct de vedere medical, aptitudine probată prin atestările medicale de rigoare, persoană de asemenea, cu un profil moral corespunzător garanției de a conduce și sub aspect comercial nava sa, cu obținerea rezultatelor economice profitabile pentru armator (art. 5 – ultimul paragraf- din Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile : "Numirea în funcție a comandantului navei se face numai prin decizie scrisă, emisă de conducătorul întreprinderii armatoare")

Potrivit autorului doctrinar de drept maritim, italianul Brunetti, comandantul navei maritime comerciale reprezintă figura dominantă și cea mai reprezentativă a dreptului maritim, astfel cum și vechiul cod comercial italian care s-a constituit model al Codului comercial român de la 1887, ca de altfel și în legislația maritimă franceză și cea engleză, fac din comandantul navei maritime comerciale, ***figura cea mai proeminentă între toate persoanele cu vocația actelor și faptelor juridice în domeniul navigației, transporturilor și comerțului maritim.***

Comandantul navei este, mai întâi o persoană de drept maritim dominantă datorită atribuțiilor foarte multiple, deosebit de vaste pe care le are în exercitiul funcțiilor sale și cu o coplesitoare răspundere juridică în toate aspectele acesteia, funcțiuni constând în principal în următoarele:

1. FUNCȚIUNI DE TEHNICA NAUTICĂ, întrucât comandantul este acea persoană, careia i s-a încredințat nava pentru a o conduce, echipajul pentru a-l comanda, încărcătura pentru a o transporta în bune condiții cu respectarea legii statului de pavilion și a legislației maritime-comerciale cu caracter internațional în ansamblul ei:

- **Decretul nr. 443 / 1972 – art. 33;**
- **Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile – art.17;**
- **Ordonanța Guvernului României nr. 42 din 28 aug 1997 (art. 59) modificată și completată prin Legea nr. 412/2002 – art. 32;**

definesc ierarhia echipajului astfel:

- **comandant ;**
- **capitan secund maritim (ofiter maritim cl. I) ;**
- **ofiteri punte (ofiter maritim cl. II, III) ;**
- **șef mecanic maritim ;**
- **ofiteri mecanici maritime (cl. I, II, III), și alții**

Investirea comandantului de nava maritimă comercială cu autoritate deplină este menționată de asemenea în Ordonanța Guvernului României nr. 42 din 28 aug 1997 modificată și completată prin Legea nr. 412/2002:

Art. 41 și celelalte (art. 42¹; 42²; 45²; 45³) – **Comandantul exercită comanda pe navă și în acest scop este investit cu autoritate asupra tuturor persoanelor ambarcate pe navă și îndeplinește atribuțiile ce îi revin potrivit prevederilor legislației naționale și acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.**

Art. 45 și următoarele din Decretul nr. 443 /20 noemb 1972 menționează în termeni generali atribuțiile și obligațiile comandantului de nava maritimă comercială, cât și art. 113 – 116, penalizări în urma infracțiunilor comise de comandantul navei maritime civile.

Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile vine cu precizări asupra autorității comandantului de nava maritimă de transport, după cum urmează:

Art. 550. Comandantul navei este persoana din echipaj, calificată și brevetată în mod corespunzător, careia întreprinderea armatoare îi încredințează nava și comanda acesteia, pentru realizarea misiunii stabilite.

Art. 552. **Comandantul navei este conducătorul unic și șeful legal și direct al întregului personal îmbarcat. El este investit cu autoritate asupra tuturor persoanelor îmbarcate pe nava respectivă.**

Art. 554 și următoarele: Comandantul conduce activitatea la bordul navei prin ordine și dispoziții verbale sau scrise, prin contactul personal cu subordonații și prin semnalele prevăzute în prezentul regulament.
Comandantul navei conduce nava pe baza principiului unității de comandă.

Pentru executarea obligațiilor sale în cele mai bune condiții, **comandantul navei este considerat într-un serviciu permanent la bordul navei executând serviciu de zi și noapte atâta timp cât nava se află în pericol, la treceri canale și strâmptori, sosiri / plecări din porturi, etc., așa cum menționează prev. art. 559-al (g) și următoarele din Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile, pe baza cărora s-a desfășurat activitatea comandantului la bordul navei.: **“sa se afle la postul sau pe puntea de comandă și sa preia în mod efectiv responsabilitatea conducerii în siguranța a navei în navigație în următoarele situații:****

- în timpul executării manevrelor cu nava: ancorare și plecare de la ancora, intrare și ieșire din port, pasă, canal, bazin, ecluze, doc, etc., acostare și plecare de la dâna, schimbare dâna, legare și plecare de la geamanduri, ridicare și coborâre de pe doc (cala),
- în timpul trecerii prin zone în care condițiile de trafic sînt dificile și necesită o atenție sporită din partea personalului de cart: la trecerea prin strâmptori, canale, zone înguste sau cu adîncimi mici ori necunoscute, în navigația pe fluviu, în zone cu trafic intens, în zone cu pericole de navigație ;
- pe timp de vizibilitate redusă în timpul mersului
- pe vreme rea, în timpul mersului ;
- atunci cînd este solicitat de ofiterul de cart pe puntea de comandă"

Comandantul navei maritime de transport, a executat serviciul conform legislației și a Regulamentului serviciului la bordul navelor maritime fără a i se acorda în drept **sporurile specifice datorită condițiilor speciale, deosebite și grele de muncă existente în mediul marin, suprasolicitării psihice și nervoase, stresului, zgomotului intens și de lungă durată, pericolului, nocivităților, radiațiilor**

substanțelor chimice toxice, accelerațiilor, vibrațiilor și curenților electromagnetici

Referitor la munca de noapte, **CODUL MUNCII-Legea 53/2003, Secțiunea 3-a – Munca de noapte**, se menționează:

Art. 123. - Salariații care efectuează cel puțin 3 ore de muncă de noapte beneficiază fie de program de lucru redus cu o oră față de durata normală a zilei de muncă, fără ca aceasta să ducă la scăderea salariului de bază, fie de un spor la salariu de minimum 15% din salariul de bază pentru fiecare oră de muncă de noapte prestată.

Art. 124. - (1) Salariații care urmează să desfășoare cel puțin 3 ore de muncă de noapte sunt supuși unui examen medical gratuit înainte de începerea activității și după aceea, periodic.

Hotărârea nr. 881 / 28 oct 1999 privind salarizarea personalului din Regia Autonomă "Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați", care în câteva articole se referă și la navigația maritimă, art. 13 menționează: **"Pentru activitatea desfășurată, potrivit programului de lucru, în timpul nopții, între orele 22,00 și 6,00, se acorda, pentru orele lucrate în acest interval, un spor de 25% din salariul de bază, dacă timpul astfel lucrat reprezintă cel puțin jumătate din programul normal de lucru."**

Comandantul navei, prin obligativitatea funcției, trebuie să fie la comanda navei zi și noapte fără să beneficieze de spor de noapte și alte sporuri. În aceeași situație se găsește tot personalul îmbarcat care a efectuat serviciul de cart conform cu prev. art. 473 din Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile.

CLASIFICAREA OCUPAȚIILOR DIN ROMANIA

Modificat prin Ordinul 1.832 / 2011 și a Ordinului 856 / 2011, publicate în M. Of. Partea I, nr. 561 din 8.08.2011

1324 Conducători de unități din domeniul aprovizionării și desfacerii de marfuri

132402 comandant nave maritime

132405 director zbor (Personalul operativ de dirijare și control al traficului aerian civil care conform Ord. nr.50/1990 reformulat, Anexa 1, poz. 74 este încadrat la grupa I-a de muncă și pensie de serviciu)

315 Conducători și operatori pentru trafic naval și aerian

"Controlorii și operatorii pentru **trafic naval** și aerian comandă și navighează nave și aeronave, îndeplinesc activități tehnice pentru a asigura deplasarea sigură și eficientă, dezvoltă sisteme electrice, electromecanice și de control computerizat al aerului." *(nu se menționează controlul maritim / naval)*

În sistemul navigației maritime, controlul și comanda traficului naval al navei este supus autorității comandantului navei maritime comerciale de transport care ordonă și coordonează navigația și serviciul la bordul navei.

Atributiile de serviciu ale comandantului navei maritime comerciale sunt detaliate în art. 559 (toate alineatele) din Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile:

- 1) privind conducerea în siguranță a navei; - alineatul de la (a) la (i)
- 2) privind organizarea și conducerea echipajului și a activităților de la bord - alineatul de la (a) la (z)
- 3) privind menținerea vitalității navei; - alineatul de la (a) la (h)
- 4) îndeplinirea planului de producție al navei (executarea misiunii încredințate)
- alineatul de la (a) la (m)
- 5) privind administrarea fondurilor și bunurilor navei, conservarea drepturilor și apararea intereselor armatorului - alineatul de la (a) la (h)
- 6) privind efectuarea controalelor, cercetărilor, etc., la bord; - alineatul (a) la (d)
- 7) privind acordarea asistenței și salvarea pe mare; - alineatul (a) și (b)

Pornind de la dispozițiile normative ale Codului comercial de esență strict comercială privind echipajul și comandantul navei maritime de transport, noua legislație consacră norme, adesea și cu aspect de reguli de drept administrativ în domeniul maritim care instituie printre altele, **instituția salvării pe mare a vieților omenești și a navelor.**

Pe timpul navigației în apele largului mării, adică în „mare liberă”, comandantul navei ca principal prepus al armatorului și care este recunoscut în anumite limite și ca delegat al Autorității Navale Române, mai are și obligația de a respecta și a duce la îndeplinire prevederile convențiilor internaționale la care statul român este semnatar:

- Convenția Internațională Pentru Ocrotirea Vieții Umane pe Mare (C.I.O.V.U.M.), Londra, 1960, cu Actul Final și Revizuirile până în 1970;
- Convenția Internațională din 1974 cu privire la Ocrotirea Vieții Umane pe Mare (S.O.L.A.S.);

Responsabilitățile comandantului de nava maritimă de transport privind acordarea asistentei și salvarea pe mare sunt detaliate pe larg într-o serie de articole din Regulamentul Serviciului la Bord din care menționăm art.440 și următoarele precum și Ordonanța Guvernului României nr. 42 din 28 aug 1997, Dreptul Comercial Maritim și Legea nr. 412/2002, art.50 și celelalte:

„În cazul în care comandantul unei nave care arborează pavilionul român primește un mesaj care indică faptul că o nava se află în pericol, este obligat ca, în măsura în care nu își pune în primejdie nava, echipajul, pasagerii și/sau încărcătura, să se deplaseze cu toată viteza posibilă în respectivele circumstanțe către acea nava pentru a-i acorda asistența necesară și pentru a salva persoanele aflate în pericol la bordul acelei nave.”

De o deosebită importanță sunt relațiile comandantului cu capitanul secund (șeful secției punte) și șeful mecanic (șeful secției mașini). Comandantul navei va transmite la timp șefului mecanic instrucțiuni privind plecarea și sosirea navei, intențiile comandantului privind regimul de viteză, durata probabilă a staționării în port sau la ancoră etc. Comandantul, prin cooperarea cu șeful mecanic, trebuie să cunoască întotdeauna situația exactă a combustibilului și a instalațiilor în funcțiune. În acord cu prev. art. 624 și următoarele din Regulamentul Serviciului la bordul navelor maritime civile, șeful mecanic (**încadrat în gr. I-a de muncă**) este șeful serviciului mașini și răspunde de organizarea personalului din serviciul mașini pentru asigurarea propulsiei navei, activităților de producție și utilitatilor necesare navei și echipajului. **Fiind responsabil pentru exploatarea în siguranță a mijloacelor tehnice de la bord și propulsia mecanică a navei, își execută serviciul permanent în camera de comandă a mașinilor urmărind executarea serviciului de către personalul de mașini și funcționarea agregatelor. Legiuitorii greșit au încadrat șeful mecanic maritim cu 75% grupa I-a de muncă și 25% muncă de birou.**

2.FUNCTIUNI JURIDICE pentru că în tripla sa calitate de comandant nava maritimă comercială și imputernicit de autoritatea statală guvernamentală maritimă a navei sale de pavilion în probleme de siguranță a navigației, principalul prepus al armatorului navei sale în îndeplinirea obligațiilor contractuale nepersonale și în cea de ofiter al stării civile de la bord, iar în cazuri speciale, expres prevăzute de lege și cu cea de ofiter cu cercetarea penală specială la bordul navei sale (menționat și în art.62, Legea 135/2010 – **Noul Cod de Procedura Penală**), comandantul navei maritime de transport reprezintă legea și autoritatea statului național al pavilionului navei sale în raport cu echipajul în toate aspectele vizând realizarea mandatului său de unic conducător și șef al expediției maritime de transport.

În funcție de întinderea sub aspect geografic, de sezonul-anotimp și specificitatea zonelor geografice maritime de traversare, comandantul navei trebuie să fie pregătit să rezolve prin acte și fapte juridice proprii, probleme legate de acțiuni de salvare maritimă, de remorcare maritimă, de avarie generală pe mare, uneori și cu arogarea calității de a sta în procese maritime, ca urmare a litigiilor eventuale apărute pe timpul întreruperii respectivei expediții maritime.

- Comandantul exercită autoritatea disciplinară și chiar de poliție pe navă în legătură cu respectarea, eventual încălcarea dispozițiilor Regulamentului Serviciului la Bord, al regulilor regimului vamal național și al statelor de apartenență porturilor de escală, regulilor de frontieră, a regulilor regimului de carantină sanitară și sanitar veterinară, regulilor regimului valutar, enumerarea neavând caracter exhaustiv.

El poate lua măsuri de sancționare disciplinară la bordul navei prevăzute de Regulamentul Serviciului la Bord, mergând până la privarea de libertate temporară (după caz) a membrilor de echipaj, îndeosebi pentru faptele penale.

Astfel, Art. 553 din Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile, menționează:

“Comandantul își îndeplinește atribuțiile și își desfășoară activitatea în conformitate cu prevederile legilor pavilionului, ale prezentului regulament, ale convențiilor internaționale, ale ordinelor și instrucțiunilor armatorului, precum și în baza bunei practici marinești. În exercitarea atribuțiilor sale nautice și comerciale, precum și în relațiile cu autoritățile și cu persoanele fizice și juridice din țară și din străinătate, comandantul îl reprezintă pe armator.”

- Pentru ocrotirea bunurilor și a intereselor persoanelor angajate în expediția maritimă, comandantului îi este conferită prin lege și delegația de reprezentant al autorității publice, având atribuții de ofiter de stare civilă, de notar public și de organ de constatare pentru infracțiunile comise la bord. El exercită autoritatea disciplinară și de ordine pe navă, în legătură cu respectarea regulamentului serviciului la bord și a reglementărilor portuare, având dreptul să ia măsuri la bord contra echipajului și pasagerilor.

Art. 560 din Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile instruează comandantul navei maritime comerciale asupra procedurilor de urmat în cazul nasterilor, căsătoriilor sau deceselor la bordul navei: **“comandantul este investit, în condițiile legii, cu atribuții de ofiter de stare civilă și de notar public, pe care le exercită după cum urmează (al. 1, 2 și celelalte)”**

Ordonanta Guvernului Romaniei nr. 42 din 28 aug 1997 modificata si completata prin Legea nr. 412/2002 in **Art. 45⁴** mentine aceasta obligatie a comandantului navei maritime civile:

"Comandantul are obligatia de a înregistra în jurnalul de bord naşterile, căsătoriile şi decesele care au loc la bordul navei şi are dreptul şi obligatia de a certifica testamentul unei persoane aflate la bord, când nava se află în marş.

Certificarea acordată de comandant este echivalentă cu certificarea acordată de un notar public."

Definind natura juridica a profilului deosebit de complex legal, profesional si comercial impus pozitiei de comandant al navei maritime de transport, codul Comercial Roman, in titlul II despre capitan, in articolele 506-530 (care inca sunt in vigoare) dispune atat asupra caracterelor juridice ale domeniului dreptului privat ale atributiunilor si raspunderii comandantului navei maritime de transport, cat si asupra acelor atributiuni si responsabilitati de domeniul dreptului public, avand in vedere prevederilor legislatiei navale române curente, precum si a dispozitiilor conventiilor internationale in domeniu. La data de intrare în vigoare a Noului Cod Civil, unele prevederi ale articolelor Codului Comercial au fost abrogate, cu exceptia dispozitiilor din Codul Comercial referitoare la comerțul maritim şi navigatie care vor rămâne în vigoare până la data adoptării Codului maritim, dată probabilă, care încă nu se cunoaşte.

Art. 509 Cod Comercial: Capitanul are dreptul de a întocmi echipajul vasului;

Art. 510: Capitanul este dator sa tina un registru al vasului impartit în urmatoarele patru parti: jurnalul general de contabilitate, jurnalul de navigatie, jurnalul de incarcare sau Manual al bordului, jurnal de sosire;

Art. 512: capitanul va face sa i se viziteze vasul in cazurile si modurile stabilite prin regulamentele si legile speciale;

Art. 513: Capitanul este dator a avea pe vas actul de nationalitate, lista echipajului;

Art. 514. Capitanul va comanda in persoana vasul la intrarea si iesirea din porturi ,

Toate prevederile Codului Comercial Roman, inca in vigoare si in prezent, privind pozitia juridica a comandantului navei, corespunzand acelei perioade de dezvoltare economica-sociala, sunt preluate si actualizate in esenta, de principiu, si sunt puse in valoare prin dispozitii corespunzatoare ale legislatiei navigatiei civile romane actuale care si-a insusit si integrat de altfel dispozitii cuprinse in numeroase conventii internationale maritime la care Romania este parte.

Astfel, in legatura cu pozitia juridica a comandantului, de conducator de tehnica nautica al navei, responsabil cu siguranta navigatiei si de unic comandant al echipajului navei de transport maritim, legislatia romana prevede prin norme cu caracter imperativ sub sanctiunea antrenarii raspunderii penale, atat incredintarea conducerii si comenzii navei cat si asumarea acestor prerogative numai de catre o persoana de o anumita competenta legala si profesionala atestata printr-un brevet corespunzator.

Art. 108 din Decretul nr. 443 din 1972 privind navigatia civila in Romania (articol mentinut in vigoare prin dispozitiile ordonantei Guvernului Romaniei nr. 42 din 28 august 1997 modificata si completata prin Legea nr. 412/2002 privind capitolul VI, 'Infractioni') prevede ca, **conducerea unei nave de catre o persoana fara brevet sau certificat de capacitate corespunzator categoriei navei constituie infractiune contra sigurantei navigatiei pe apa si se pedepseste cu inchisoarea de la 6 luni la 3 ani.**

Prevederile Decretului 443 / 1972 si a Regulamentului Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile (editia 1986) indica **caracterul militar** al desfasurarii serviciului la bordul navelor, ordinea si disciplina impuse la bord, cuprinzand norme care reglementeaza drepturile, obligatiile, atributiile si raspunderile personalului navigant, precum si relatiile de serviciu dintre membrii echipajului, alte categorii de personal imbarcat pe navele maritime de transport, inclusiv relatiile cu pasagerii, asa dupa cum sunt si prevederile articolelor Codului Aerian Civil prin Ordonanta Guvernului nr. 29 / 1997- Republicare.

In sprijinul acestei afirmatii, mentionam Decretul nr. 443 / 1972:

a) art. 35: paragraful urmator:

"Imbarcarea marinarilor care au intrerupt serviciul militar la bord pe o perioada mai mare de 5 ani se va putea face numai dupa reconfirmarea brevetului sau a certificatului de capacitate, acordata de catre autoritatea emitenta....."

prev. art. 29 (al. 1- 30): Fiecare membru al echipajului unei nave are urmatoarele obligatii:

(3) pe toată perioada cât are calitatea de membru al echipajului, **sa se subordoneze sefilor sai ierarhici si comandantului navei**, sa execute intocmai si la timp ordinele date de acestia, sa respecte prevederile prezentului regulament, ale ordinelor, instructiunilor si deciziilor care il completeaza.

art. 117: **Refuzul de a executa un ordin** cu privire la indatoririle de serviciu privind siguranta navigatiei si a navei se pedepseste cu inchisoare de la 3 luni la 2 ani daca fapta nu constituie o infractiune mai grava. Daca fapta este savirsita de comandantul navei pedeapsa este de la 6 luni la 3 ani.

art. 118: **Lovirea superiorului de catre inferior** se pedepseste cu inchisoare de la 3 luni la 2 ani sau cu amenda.

art. 119: **Lovirea inferiorului de catre superior** se pedepseste cu inchisoare de la o luna la 1 an sau cu amenda.

Art. 457: Dreptul de retentie al comandantului navei asupra unei persoane aflata la bord in situatia cand aceasta tulbura linistea si ordinea la bord, ameninta securitatea navei, a incarcaturii sau a persoanelor aflate la bord

In conformitate cu art. 482 (al. 1,2,3) din Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile, "disciplina la bordul navelor este obligatorie pentru toate persoanele imbarcate, indiferent de functia lor la bord", art. 483 si urmatoarele, mentioneaza sistemul de ordine militar: **"ordinul dat de superiori se repeta cu voce tare de catre persoana care il primeste. Persoana din echipaj care a primit un ordin trebuie sa raporteze despre executarea lui superiorului de la care l-a primit"**.

Juramantul depus la absolvirea Scolii Militare Superioare de Marina – sectia comerciala, la obtinerea brevetului de ofiter maritim clasa III si ofiter mecanic maritim clasa III (ulterior acest juramant a fost desfiintat):

"Jur si ma leg pe onoare si constiinta ca voi conduce serviciul incredintat mie cu cea mai mare grije si precautiune, voi inlatura din raspuseri, pe cit va fi posibil, orice daune, sinistru sau pericol la care ar putea fi supusa nava, calatorii si marfurile ce s-ar afla pe bord.

Voi executa intotdeauna, in calatoriile ce voi face, prescriptiunile relative la navigatiunea maritima si voi respecta dispozitiunile legilor si regulamentelor privitoare navigatiunii.

Jur, de a fi credincios poporului si de a apara Republica Socialista Romina impotriva dusmanilor dinauntru si din afara."

3.FUNCTIUNI COMERCIALE, desi el insusi nu este, nici nu poate deveni comerciant, prin exercitiul atributiilor sale, comandantul navei serveste si realizeaza efectiv importante operatiuni comerciale de mare esenta ale importantelor secvente ale comerului international pe calea transportului maritim.

Datorita faptului ca armatorul ramane de regula la sediul lui, pe uscat, in timp ce navele lui opereaza in cadrul contractului de navlosire in porturi sau pe mare, la mari distante, cele mai multe din obligatiile sale contractuale sunt executate prin comandantul de nava care are o pozitie juridica bine determinata, rolul lui atat in ceea ce priveste executarea tehnica a voiajului cat si in executarea contractului de navlosire fiind de o semnificatie deosebita. Din aceasta situatie rezulta necesitatea distinctiei consacrată de dreptul maritim referitoare la obligatiile armatorului si anume cele pe care el si le asuma si le exercita personal pe de o parte, si obligatiile nepersonale ale armatorului pe care acesta si le asuma, dar trebuie sa le execute cu nava sa prin comandant in calitatea lui de prepus al armatorului, pe de alta parte.

Daca comandantul exercita administrarea si comanda navei potrivit regulilor stiintei navigatiei maritime, avand o putere si raspundere nelimitata pentru tot ceea ce priveste raspunderea nautica, in executarea contractului de navlosire angajat de armatorul sau, actioneaza intr-o dubla calitate:

- In prima calitate, de conducator tehnic al navei in realizarea tehnicii nautice, el opereaza ca reprezentant al armatorului care l-a angajat cat si, in special, ca delegat al autoritatii navale a guvernului statului de pavilion, indiferent in ce ape se afla sau daca la bord se afla persoane superioare in grad (amiral sau chiar proprietarul navei)

- In cea de a doua calitate, comandantul actioneaza ca prepus al armatorului in realizarea partii de activitate comerciala a voiajului de transport, savarsind acte si fapte juridice care din punct de vedere al raspunderii incumba armatorului.

Raporturile de prepuşenie între armator şi comandantul navei sale, dreptul maritim le consacra un regim deosebit fata de raspunderea pentru faptele de prepuşenie din dreptul civil sau dreptul comercial comun, in special in ce priveste intinderea raspunderii. Comandantul mentine in permanenta buna stare de navigabilitate a navei si are obligatia de a se ingriji in mod rezonabil de starea marfurilor incarcate la bord (ca exemplu: amarare / legare, ventilare, etc.) si in imprejurari exceptionale sa ia masurile ce se impun pentru continuarea expeditiei (transbordarea marfii, aruncarii partiale peste bord, devierea navei, etc.).

Astfel, obligativitatea comandantului navei maritime comerciale de îndeplinirea obligațiilor nepersonale ale armatorului, sunt oglindite și în **art. 557 (al. 14 și următoarele)** din Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Maritime Civile:

Comandantul navei răspunde, în condițiile legii, de :

14) conservarea drepturilor și apararea intereselor și prestigiului armatorului

Prin primirea mărfurilor la bord, comandantul poate fi asimilat de regulă cu un depozitar și astfel, ca orice bun depozitar are obligația să se îngrijească de paza bunului depozitat întocmai precum îngrijește de paza lucrului său (art. 1599 C. civ. român).

În practica comercială maritimă comandantul navei este considerat în general ca „**mână extinsă**” (**longa manus**) a armatorului său și în această postură el are dreptul și obligația de a face tot ce ar fi făcut un bun armator aflat în aceeași împrejurare și ținând cont de înaltul său profesionalism atestat de brevetul maritim de capitan cursa lungă și chiar mai mult.

Comandantul navei este dator să execute contractul de transport, predând mărfurile la destinație în starea și cantitățile înscrise în conosament (C.com., art. 508). Fiind considerat de lege ca „**agent de necesitate**” - gestionar al caricului în cazuri speciale, de pericol sau urgentă - comandantul trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru apărarea intereselor proprietarilor mărfurilor, de exemplu, angajarea altei nave, de cele mai multe ori pe contul încărcătorilor, spre a duce mărfurile la destinație sau a asigura salvarea mărfurilor în caz de pericol etc. În postura de reprezentant al armatorului, într-astfel de stare de necesitate, comandantul are puterea excepțională să dispună descărcări, transbordări, remorcări, aruncări de mărfuri în mare, avariarea unor părți din navă sau încărcătură în interesul salvării generale a navei, încărcăturii și echipajului, cu grija de a conserva probe și acte doveditoare la despăgubire.

O sumară analiză a atribuțiilor de serviciu ale comandantului de nava maritimă de transport în domeniul dreptului public și a obligațiilor sale decurgând din necesitatea îndeplinirii obligațiilor contractuale nepersonale ale armatorului, ne conduce la observația că reprezentarea armatorului în măsura în care nu este una pur convențională sau contractuală, este o reprezentare legală pentru că legea o instituie chiar în afara și uneori chiar împotriva voinței armatorului (în cazul cercetării unui abordaj, spre exemplu) ca atare fiind vorba de o reprezentare necesară.

Prezentate ca o sinteză a reglementărilor specifice în vigoare, principalele prerogative, atribuțiuni și răspunderi ale comandantului navei maritime de transport de domeniul public, ar putea fi formulate în cele ce urmează:

- comandantul navei este conducătorul unic și șeful legal și direct al întregului personal îmbarcat numit de compania armatoare care i-a încredințat nava și comanda acesteia în vederea executării expediției de transport maritim;
- comandantul își îndeplinește atribuțiunile și-și desfășoară întreaga activitate potrivit prevederilor legilor pavilionului navei, al convențiilor internaționale, ale dispozițiilor legale ale armatorului, precum și în baza unei bune practici marinărești;
- comandantul navei exercită autoritatea sa disciplinară și de ordine publică pe navă în legătură cu respectarea Regulamentului Serviciului la Bord și a reglementărilor în vigoare, având dreptul să ia măsuri prin care să asigure supunerea echipajului și a altor persoane îmbarcate pe nava sa, la respectarea normelor legale în funcție de regimul apelor maritime în care se află nava. În exercitarea acestui drept, în străinătate el poate solicita sprijinul oficial al misiunii diplomatice a statului de pavilion și chiar al autorităților portuare și locale străine;
- comandantul conduce activitatea la bordul navei sale prin ordine și dispoziții verbale sau scrise, prin contactul personal cu subordonații și prin semnalele prevăzute de regulamentele specifice. El conduce nava și comandă echipajul pe baza principiului cunoscut și recunoscut „**principiul unității de comandă**”.

Dreptul Comercial Maritim în capitolul „Poziția juridică a comandantului navei maritime de transport ca principal prepus în executarea obligațiilor nepersonale ale armatorului său”, Secțiunea a IV-a „Atribuțiile și obligațiile comandantului de navă în legătură cu executarea obligațiilor contractuale nepersonale ale armatorului care țin de domeniul dreptului privat, explică câteva din pericolele posibile la care este expusă nava în timpul expediției maritime, pe tot timpul desfășurării ei, denumite în termenii specifici uzuali, cu precădere în domeniul asigurărilor maritime „riscuri maritime**”.**

Termenul „riscuri maritime” definește toate pericolele a fi întâlnite pe mare sau în porturi de către comandantul navei aflat la conducerea expediției, indiferent dacă acestea sunt sau nu o consecință directă a acțiunii mării. Realizarea (producerea) efectivă a riscurilor maritime poate duce la accidente grave ca scufundări, eșuări, coliziuni, incendii, etc. soldate cu mari daune materiale și chiar cu pierderi de vieți omenești.

Pe aceste evenimente-premise, comandantul navei este obligat, după caz, să apeleze la și să aplice principii și instituții juridice ale reglementărilor dreptului maritim internațional de categoria actelor și faptelor juridice legate de asistența și salvarea maritimă, avarii maritime, remoraj maritim, împrumuturi maritime, ipoteca maritimă, etc.

RISCURILE MARITIME vizează nava în întregul ei (inclusiv echipajul) încărcătura, navlul și orice alt beneficiu pecuniar legat de expediția respectivă.

Art. 445 și următoarele din Regulamentul Serviciului la Bord stipulează îndatoririle comandantului în caz de accidente de navigație:

“ În caz de incendiu, abordaj sau avarii grave suferite de nava proprie, comandantul și echipajul sunt obligați să ia toate măsurile pentru salvarea ei, pentru limitarea avariilor, și pentru diminuarea pagubelor. Ei trebuie să folosească cu repeziune materialele de vitalitate și să aplice procedeele corespunzătoare de manevra cu nava avariata, în funcție de situație.”

Enumerarea acestor riscuri s-a dovedit practic imposibilă din cauza numărului mare, a variațiilor și a cauzelor determinante foarte numeroase și nu totdeauna previzibile. Autorul Nicolae, F., în “Risk Management in the Shipping Industry- Naval Academy Mircea cel Batran, Constanta, 2013”, din necesități practice, în funcție de natura acestora, face următoarea clasificare:

a) Riscuri datorate “fenomenelor naturale” adică acțiunea violentă a vântului și a valurilor, respectiv acțiunii directe și violente a acestora, prin vânturi, valuri, ghețuri, curenți, etc.;

Acestea, de regula produc la bordul navei avarii la motorul principal al navei, arbori sau elice.

În marea liberă, comandantul navei, un bun cunoscător al oceanografiei, cu studiul asupra deplasării curenților de aer și a centrelor depresionale, trebuie să stabilească măsurile corespunzătoare pentru a evita aceste pericole.

- Nava SADU – 1988 – datorită furtunii gradul 8-10, fiind la ancora în rada portului Constanta, lantul de ancora s-a rupt, motorul nu a putut fi pornit și nava s-a sfărâmat de digul portului Constanta, înregistrând pierderi materiale și umane, inclusiv comandantul navei.

- Nava Topoloveni, 1987 - naufragiu datorită furtunii extreme în golful Biskaya, pierdere nava, marfa și echipaj.

- Nava Scaeni, 1981 – naufragiu datorită furtunii extreme în Marea Egee, pierdere nava, marfa și echipaj.

- Nava Covasna, 1987, naufragiu datorită furtunii extreme, pierdere nava, marfa și echipaj.

- Nava Calarasi, 1992, naufragiu datorită furtunii extreme în str. Mozambic, pierdere nava, marfa și echipaj.

- Nava Dambovită, 1977 – datorită furtunii extreme în golful Biskaya, marfa otel în role, legaturile s-au rupt ducând la scufundarea navei. Echipajul francez de salvare a reușit să salveze o parte din echipaj.

- Nava Năsăud, 1992, scufundată în oc. Indian, pierderi materiale și umane.

- Nava Carpati, nava Falticeni, 1992 & 1994 scufundate datorită furtunilor de mare intensitate.

b) Riscuri datorate “pericolele mării” adică toate accidentele navale ce se pot întâmpla pe mare: eșuări, coliziuni, abordaje, deplasarea mărfurilor stivuite la bord, incendii sau explozii la bord, luarea de către valuri a mărfurilor aflate pe puntea navelor, pătrunderea apei în magazinele navei, etc. Principalele riscuri ale mării sunt: furtuna, naufragiul, exploziile la bord, coliziuni (inclusiv cele cu alte nave), eșuarea, abordajul, aruncarea mărfurilor peste bord, incendiul, furtul, manevre greșite, etc.

Astfel, flota română maritimă comercială a înregistrat câteva sinistre navale:

- Tancul Ploesti, 1972 – coliziune în stramptarea Messina, pierdere navă și oameni,

- Nava Tr. Severin, 1976 – coliziune în str. Dardanele – pierdere navei și echipajului

- Tancul Independenta, 1979 – coliziune la intrare în str. Bosfor, pierdere nava, marfa și echipaj, inclusiv comandantul navei.

c) riscuri de război sau, mai nou, de conflicte armate precum: pirateria, captura, blocada, sechestrul, explozia de mine, torpile, acțiuni teroriste, etc.

- Nava Iasi (prima nava cu numele asta), 1961- plecată din portul Rouen, a explodat în Marea Mediterană, s-a presupus că fiind acțiunea organizației OAS care acționa în Franța. Nu s-a putut salva echipajul.

- Nava Caransebes, 1975 a luat foc în portul Tripoli (Libia) din motive necunoscute și a ars toată suprastructura navei. A fost adusă la remorca în țara după aproape 7 luni.

- Nava Olanesti, 1980, bombardată pe râul SHATEL EL ARAB, pierderi umane și nava,

- Nava Fundulea, bombardată în Golful Persic de Iran, pierdere nava și echipaj.

- Nava Plataresti, bombardată în Golful Persic în 1988, pierderi umane și cheltuieli excesive nava.

d) riscuri speciale: riscurile care apar ca urmare a unor proprietăți fizico-chimice ale mărfurilor, transportate, dintre care menționăm: scurgerea, ruginirea, răspândirea, spargerea, asudarea, încălzirea, alterarea, viciu propriu al mărfurilor (orice defect sau deteriorare suferită de marfă prin însăși natura sa, fără acțiunea unui fenomen sau eveniment exterior) și care afectează sănătatea membrilor echipajului, cum au fost numeroase cazuri de îmbolnaviri la bordul navelor.

Mediul ocupațional, în care are loc activitatea echipajului unei nave maritime de transport, se caracterizează prin complexul de factori microclimaterici și fizico-chimici specifici ce pot influența negativ sănătatea angajaților. Acești factori (temperatura și umiditatea aerului, zgomotul, vibrația, substanțele toxice, iluminatul nefavorabil, curenții electromagnetici, etc.) se mai numesc factori nocivi sau factori periculoși.

- **Periculoși:** sunt factorii care în anumite condiții pot provoca dereglări acute ale sănătății și moartea organismului.

- **Nocivi:** sunt factorii care exercită influență negativă asupra capacității de muncă sau provoacă boli profesionale și alte consecințe nefavorabile.

În legătură cu aceste aspecte, în igiena muncii se folosește mai frecvent termenul noxe profesionale prin care se subînțeleg toți factorii ce pot condiționa scăderea capacității de muncă, apariția intoxicațiilor și maladiilor acute și cronice, sporirea morbidității cu incapacitate temporară de muncă și alte influențe negative. Dintre noxele profesionale fac parte factorii fizici, chimici și biologici, inclusiv suprasolicitățile fizice (statice și dinamice), **insuficiența activității fizice (hipodinamia-reducerea eforturilor fizice-musculare care a dus la atrofia partilor locomotorii ale organismului) și suprasolicitățile psihoemoționale.**

- Zgomotul permanent pe nava cauzate de motorul principal al navei în mars și motoarele auxiliare generatoare de curent electric care funcționează non-stop: Valorile limită de expunere au depășit valorile admisibile, echipajul unei nave maritime fiind expus 80% din perioada unui an calendaristic. Aceasta a determinat slăbirea auzului și stări psihice accentuate.

- Vibrațiile mecanice cauzate de funcționarea motoarelor navei pe toată durata cât nava este în exploatare sau staționare și curentul electromagnetic permanent pe nava, generează riscuri pentru securitatea și sănătatea membrilor echipajului, în special afecțiuni vasculare, leziuni osoase sau artificiale, afecțiuni neurologice și lombalgii, traumatisme ale coloanei vertebrale. Echipajul este afectat cât timp desfășoară serviciul la bordul navei, 80% dintr-un an calendaristic.

- Impactul poluării electromagnetice a mediului de regulă are loc în medii umede.

Consecințele poluării electromagnetice a mediului sunt deosebit de diverse. Câmpurile electromagnetice poluante perturbă procesele naturale, atât prin efectul termic generat în diverse medii, cât și prin componentele lor electrice și magnetice.

Componenta electrică și magnetică perturbă, în primul rând, desfășurarea reacțiilor electrochimice naturale, provoacă homeostaza calciului, cauza frecvenței ridicate a leucemiei și cancerului osos la persoanele expuse sistematic la radiații electromagnetice, accelerează reacțiile de coroziune, etc.

- Factorii chimici: elementele sau substanțele chimice nocive care poluează atmosfera locului de muncă sub formă dispersată, solidă, lichidă sau gazoasă.

În afară de tancurile petroliere, navele vrachiere pentru minereu transportau non-stop minereuri diverse incluzând produse chimice. La fel și navele pentru marfuri generale înscuite sau paletizate, transportau circa 65 % din volumul mărfurilor într-un an, fosfați, azotați de amoniu, marfuri chimice ambalate în butoaie sau saci, sulf în vrac, etc.

Pe timpul încărcării / descărcării cât și pe timpul cât se ventilau magazii pentru a proteja supraîncălzirea marfii, echipajul totdeauna era în pericol de intoxicare, cazuri întâmpinate deseori la bordul navelor maritime comerciale de transport.

Conform dispozițiilor Regulamentului Serviciului la Bord și a unor clauze ale contractelor de transport (gencon, conbill, etc), echipajul sub directă conducere și supraveghere a comandantului navei, avea obligația curățirii magaziiilor de marfă înainte de încărcarea unei noi încărcări de marfă.

Legea 263 / 2010, Anexa nr. 2, al (1)-par (b) face trimitere numai la personalul portuar:

“manipularea materiilor toxice și pulverulente, a produselor chimice și petrochimice, a carbunilor și a minereurilor” care se referă la docheri, docheri-mecanizatori, conducători de utilaje portuare; în realitate este aplicabilă și la comandanți nave maritime comerciale și echipaje de punte care efectuau această operațiune în timpul desfășurării voiajului pe mare.

- Temperatura (în zonele geografice de caldura și ger), umiditatea aerului și furtuni orare.

Umiditatea la bordul navelor maritime comerciale este între 80-90%

Aceasta a avut un efect devastator asupra multor membri din echipaj provocând bronșită și boli pulmonare.

- Trecerea în același voiaj, de la zone foarte reci la zone ecuatoriale, provoacă dezechilibru în starea psihică a echipajului, cu răceli și gripă pentru care comandantul este obligat să ia măsuri imediate.

- Trecerile de fusuri orare în același voiaj, dereglau în mare parte psihicul membrilor echipajului, rezultând oboseala și scaderea forței de muncă.

e. RISCUL MARII: nava este obligată să navigheze pe furtuni intense și de durată. Lipsa hranei calde, zgomotele, ruliul și tangajul navei duc la oboseala la extrem a echipajului și apariția tulburărilor grave gastro-intestinale. Comandantul navei nu părăsește comanda navei, menținând nava în stare de plutire luând măsurile corespunzătoare.

Prevederile art. 557 din Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor maritime Civile indică responsabilitatea comandantului navei maritime comerciale să ia toate măsurile posibile să salveze de la sinistru nava, echipajul și marfa:

Comandantul navei răspunde, în condițiile legii, de:

- 1) nava și conducerea în siguranță a navei;
- 4) organizarea și pregătirea echipajului pentru apărarea și menținerea vitalității navei, pentru prevenirea și stingerea incendiilor la bordul navei;
- 7) menținerea unei stări de navigabilitate a navei și asigurarea permanentă a stabilității navei;

Prevederile art. 42¹ din Legea nr. 412 / 2002 menționează:

(1) Comandantul este responsabil de starea de navigabilitate a navei, de menținerea la bord a condițiilor pentru navigația în siguranță și de protecție a mediului, a condițiilor de muncă și viață a echipajului navei.

(2) Înainte de începerea oricărui voiaj, precum și în timpul acestuia comandantul trebuie să se asigure că nava îndeplinește condițiile prevăzute la alin. (1), în caz contrar acesta trebuind să informeze proprietarul sau, după caz, operatorul navei, pentru remedierea situației.

cat și art. 42²: "În cazul în care nava se află în pericol, comandantul trebuie să acționeze pentru a salva persoanele care se află la bord, pentru a proteja nava și încărcătura și pentru a păstra în siguranță jumalul de bord și celelalte documente ale navei, și nu va părăsi nava, cu excepția cazului când nu mai există șanse reale de salvare a navei."

Referitor abandonul navei, Regulamentul Serviciului la Bord vine cu precizări:

Art. 450: "În cazul în care, cu toate măsurile luate, nava se află în pericol de a se scufunda, comandantul ordonă abandonarea navei și conduce operațiunile de abandonare...."

Art. 451: "....."

"Comandantul va părăsi nava ultimul, după ce s-a convins că la bord nu au mai rămas alte persoane"

În concluzie, angajarea și numirea comandantului de navă nu este întotdeauna un efect al voinței particulare a armatorului putând fi în anumite împrejurări excepționale, în mod provizoriu și pe timp limitat și un act de subrogare legală sau de numire din partea autorităților publice astfel cum conchide Mircea Mateescu în cursul de drept maritim și aerian din anul 1946 la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București.

În legătură cu calitatea sa de reprezentant, principal prepus al armatorului, urmare a excepțiilor prezentate mai sus și raporturilor speciale de prepușenie ale comandantului cu armatorul, sunt unele deosebiri față de normele de drept comercial.

Astfel, nu mai este o reprezentare legală creată prin efectul subrogării legale ci și de efectul contractului de angajare și încadrare încheiat de armator cu comandantul navei. Asupra naturii juridice a contractului de angajare al comandantului de navă, natura juridică a contractului de locațiune, nu rezistă însă condițiilor art 1470 din Codul Civil Român și ale legislației civile universale, deoarece întreaga sa activitate în calitate de conducător al expediției maritime nu poate fi acoperită de contractul de locațiune de servicii.

Comandantul navei este totodată și un mandatar al armatorului, iar mandatul său în anumite împrejurări, deloc puține, în executarea obligațiilor contractuale nepersonale ale armatorului, este atât de vast încât el trebuie privit în orice caz ca fiind dat de către armator ca reprezentanță permanentă, corespunzând astfel naturii juridice a poziției și activității prepusului comercial.

Realizarea scopului economic îl pune pe comandantul navei în situația (în sensul cât mai complex cu putință) de a îndeplini numeroase acte și fapte juridice, fie în nume propriu dar în contul armatorului, fie în numele armatorului, urmărind în acest mod îndeplinirea cu succes tehnic-comercial, economic și uneori chiar cu consecințe social-politice, finalizarea expediției maritime al cărui șef responsabil a devenit odată cu plecarea navei din portul de încărcare, transportând imense valori, nu numai sub aspect material-bănesc ci adesea și valori de interes chiar și de natură strategică.

Aceste considerente și nu numai, pornind de la situația că armatorul se află la sediul său de la uscat, comandantul navei trebuie să rezolve, doar el, pe mare, în condițiile specifice ale navigației maritime determinate de fenomene cu caracter aleatoriu, o suită de acte și fapte juridice impuse de necesitatea promovării și adesea chiar salvării intereselor armatorului său și ale navlositorului navei sale. Acestea prin sensul și scopul lor de a contribui la realizarea și finalizarea expediției maritime determinată de respectivul contract de transport, dobândesc potrivit unanimității în opinia doctrinarilor și practicienilor, caracterul de acte și fapte juridice conexe prestației de transport maritim propriu-zisă.

Casa de avocatura Andre Kegels din Anvers, Belgia, în lucrarea "The Captain of the Ship and Planners" tradusă și publicată în Revista de Drept Maritim nr. 56/ 2013, numinează comandantul de nava maritimă de transport **"persoană aproape mitică în dreptul maritim."**

Funcțiunile nautice, juridice și comerciale ale comandantului de nava maritimă din legislația engleză, identice cu prevederile legislației din România, sunt detaliate în Aragon, James R.; Messer, Tuuli Anna (2001)- "Master's handbook on ship's business" – (Cambridge, Md: Cornell Maritime Press), pg. 3 - 15; 46-49; 209-211, și celelalte.

Spre deosebire de facilitățile acordate comandantului de aeronava, conform cu legea nr. 223 din 4 iulie 2007 privind Statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România, art. 42 (d) **"concediu de odihnă suplimentar plătit"**, cu durata de 12 zile, necesar pentru refacerea capacității de zbor și pentru prevenirea îmbolnăvirilor profesionale, într-o stațiune balneoclimaterică de tratament, asigurat de către angajator, inclusiv transportul", comandantul navei maritime de transport beneficia ca timp de odihnă pentru refacere, de perioada concediului de odihnă legal, anual, fara cheltuieli efectuate de întreprinderea armatoare.

Deoarece călătoriile maritime durează luni de zile (5-6-7 luni, uneori un an) activitatea unui comandant de nava maritimă este extrem de stresantă și solicitantă.

În sprijinul solicitării noastre, facem apel și la proiectul de lege din 2008 (atasăm proiectul la memoriu) care din motive necunoscute n-a fost supus aprobării parlamentului României.

"ACTIVITATEA COMANDANTULUI DE NAVA MARITIMĂ COMERCIALĂ ESTE DEOSEBIT DE COMPLEXĂ, PLINĂ DE RISCURI ȘI RESPONSABILITĂȚI. ESTE O MUNCĂ GREĂ, PERICULOASĂ, DAR O MUNCĂ ADEVĂRATĂ, PROPRIE NUMAI CELOR PUTERNICI ȘI CURAJOSI. CÂND CEI DIN JUR VOR ÎNȚELEGE ACEST LUCRU, POATE ATUNCI COMANDANTUL NAVEI MARITIME DE TRANSPORT VA FI RESPECTAT ȘI CONSIDERAT PERSOANĂ DEOSEBITĂ, CUM DE ALT FEL ESTE."

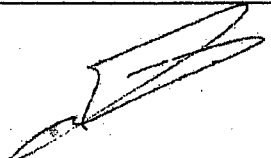
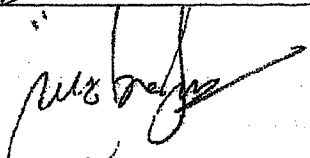
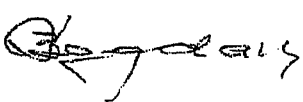
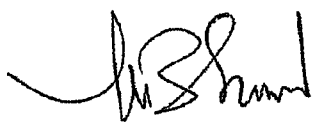
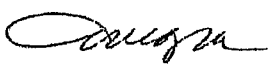
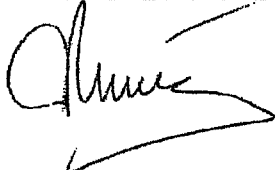
Rugăm adresati răspunsul d-voastră către:

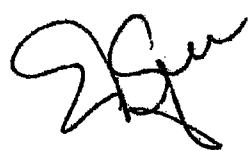
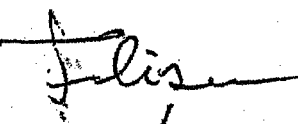
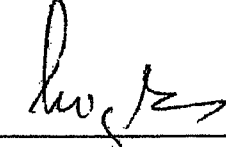
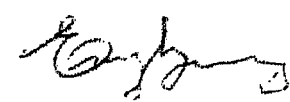
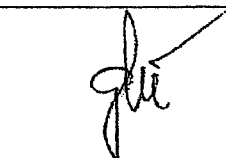
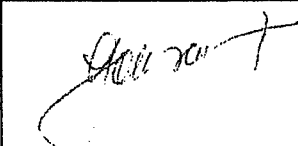
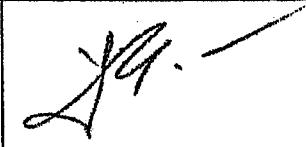
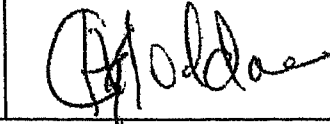
Cpt. c. lungă STELIAN URSU

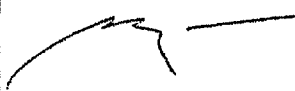
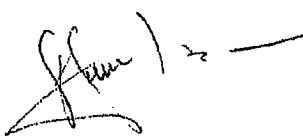
Atasăm semnăturile

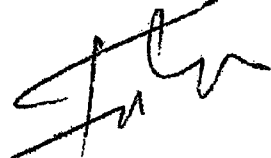
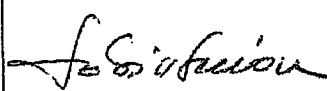
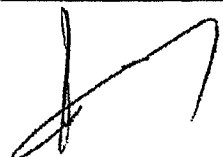
SEMNAȚURI:

a. CAPITANI DE LUNGA CURSA (comandanti nave maritime de transport)

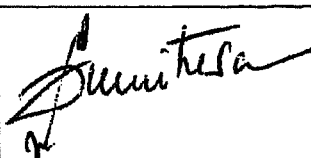
1. Ursu Stelian	Constanta, Brevet CLC, nr. 3479 / 27.05.1974 * Decizie pensie nr. 313947 / 6.04.2009, Livret Militar locotenent rezerva	
2. Arsene Mihai	Constanta, Brevet CLC, nr.14604 / 25.01.1982, Decizie pensie nr. 298000 din 26 10.2007, Livret militar locotenent rezerva	
3. Berbec Nicolae	Constanta, / , brevet capitan de cursa lunga nr. 3396 / 06.06.1980, decizie pensie nr. 225696 / 06.01.2000, * Livret militar locotenent rezerva	
4. Bogdan Gheorghe	Constanta, * brevet CLC nr. 16629 / 01.10.1977 decizie pensie nr. 1290040 / 26.10.2006, Livret militar locotenent rezerva	
5. Bulgăr Mircea	Constanta, * Brevet CLC nr. 386 / 31.12.1986, Livret Militar locotenent rezerva	
6. Canepa Vasile	Constanta, * Brevet CLC nr. 1718 / 22.07.1976 , dosar pensie nr. 207100 / 30.11.2005 Livret Militar locotenent rezerva	
7. Cherim Nejmedin	Agigea, * Brevet CLC nr. 4787/ 19.05.1982 * Dosar pensie nr. 312649 / 12.02.2009 Livret Militar locotenent rezerva	
8. Coman Nicolae	Constanta, * Brevet CLC, nr. 9359 / 1982, Dosar pensie nr. 199022 / 30.07.1997 * Livret Militar locotenent rezerva	
9. Dermengea Milică	Constanta, * Brevet CLC, nr. 1719 / 25.05.1971, Decizie pensie nr. 196483 / 12.05.1997 Livret Militar locotenent rezerva	
10. Donciulescu Gabriel	Bucuresti, * Brevet CLC nr. 893 / 26.02.1979 * Pensionat lunie 2015 * Livret Militar locotenent rezerva	

11. Blănuș Vasile	Constanța, Brevet CLC nr. 1682 / 29.05.1982 Livret Militar locotenent rezerva	
12. Flăcăescu Victor Ghe. Adrian	Constanța, Brevet CLC 03.06.1978 Dosar Pensie 15.03.2010 Livret militar locotenent rezerva	
13. Filăsan George	Constanța, Brevet Comandant 14245 / 26.12.1986 Dosar Pensie 321691 / 05.02.2010 Livret militar locotenent rezerva	
14. Grigorescu Cornel	Constanța, Brevet CLC, nr. 1965 / 1971, Decizie pensie nr. 212449 / 01.08.1998 Livret Militar locotenent rezerva	
15. Gava Emilian	Galati, Brevet CLC nr. 4931 / 01.12.1978, Decizie pensie nr. 125941/2005 Livret Militar locotenent rezerva	
16. Gemil Adnan	Constanța, Brevet CLC nr. 3477 / 27.05.1974, Dosar pensie nr. 228017/ 13.03.2000 Livret Militar locotenent rezerva	
17. Georgescu Dorin	Constanța, Brevet CLC nr. 1130 * Dosar pensie 346265 * Livret Militar locotenent rezerva	
18. Ignat Ilie	Constanța, Brevet CLC nr. 627 / 24.01.1970 * Decizie pensie nr. 211683 / 08.10.1998 * Livret Militar locotenent in rezerva	
19. Ionescu Gheorghe	Galati, Brevet CLC 1003 / 28.12.1988 Livret Militar locotenent rezerva	
20. Iusuf Sever	Constanța, Brevet CLC, nr. 4870 / 26.12.1981 * Decizie pensie nr. 221362 / 31.08.1999 * Livret Militar locotenent rezerva	
21. Moise Nicolae Romulus	Constanța, Brevet CLC, nr. 158/01.12.1967 * Decizie pensie nr. CTP-Dosar 131 107 192854 / 1994	
22. Moldovan Ghe.	Constanța, Brevet CLC, Pensionat,	

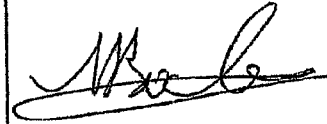
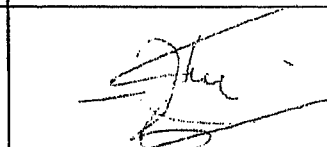
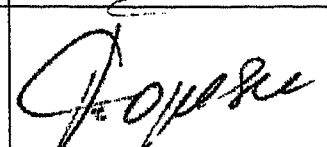
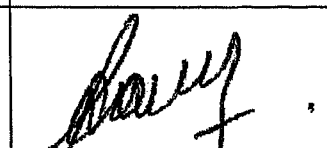
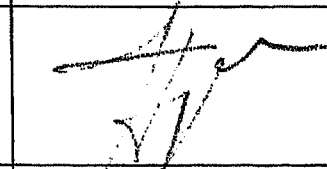
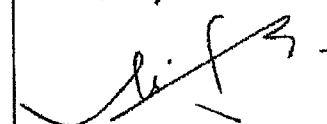
23. Niconov Iordan	Brevet CLC, nr. 2782 / 12.08.1977, Dosar pensie nr. 209740 / 03.08.1998, Livret militar locotenent rezerva	
24. Paiu Constantin	Constanta, Brevet CLC, nr. 1766 / 20/1/1978 Dosar pensie nr. 209870 / 06.08.1998, Livret militar locotenent rezerva	
25. Pârjol Marin	Constanta, Brevet CLC, nr. 4562 / 22.11.1975, decizie pensie nr. 220356 / 19.07.1999 * Livret Militar locotenent rezerva	
26. Plămădeală I. Ioan (schimbat numele in Pleider Johann)	Brevet CLC nr. 7402 / 30.09.1978 * Dosar pensie nr. 242195 / 06.04.2015 Livret Militar locotenent rezerva	
27. Popescu Cornel Doru	* Brevet CLC, nr. 6454/ 24.12.1986 * Decizie pensie nr. 349320/ 11.12.2013 * Livret Militar locotenent rezerva	
28. Pravdencu Stefan	Constanta, Brevet CLC nr. 1070 / 02.07.1973 Decizie pensie nr. 224260 (CJP 131) Livret Militar locotenent rezerva	- LA TRATAMENT FIZIO- TERAPEUTIC-
29. Rusu George	Constanta, Brevet CLC nr. 2269 / 20.05.1972 Decizie pensie nr. 215699 Livret Militar locotenent rezerva	- LA TRATAMENT FIZIO- TERAPEUTIC-
30. Sava Gheorghe	Constanta, Brevet CLC nr. 2329 / 20.05.1972 * Dosar pensie nr. 207131 / 16.04.1998 Livret Militar locotenent rezerva	
31. Stăfănescu Dragos	Constanta, Brevet CLC nr. 4487 / 24.6.1993 * Dosar pensie 350150 / 2014 * Livret Militar locotenent rezerva	
32. Senopol Virgil	Constanta, Brevet CLC nr. 4283 / 22.12.1984 Dosar pensie nr. 327248 / 2010 Livret Militar locotenent rezerva	
33. Toma Gheorghe	Constanta, Brevet CLC * Decizie pensie 321409 / 29.01.2010 Livret Militar locotenent rezerva	- LA TRATAMENT FIZIO- TERAPEUTIC-

34. Totoescu Petre	Brevet CLC, nr. 11225 / 1980 * Decizie pensie din 2012 Livret Militar locotenent rezerva	
35. Tudor Nicolae	* Brevet CLC, nr. 13580 / 1980 * Decizie pensie nr. 312629 / 2009 Livret Militar locotenent rezerva	
36. Vaduva Ioan Lazar	, Brevet CLC, nr. 7157/ 05.01.1982 * Decizie pensie nr. 225242/ 28.12.1999 recalculata pe 30.11.2005 * Livret Militar locotenent in rezerva	
37. Sabiescu Ion	* Brevet CLC, nr. 5199 / 22.05.1976 Decizie pensie nr. 209641/ 23.7.1998 Livret Militar locotenent rezerva	
38. Comsa Pompiliu	Brevet CLC nr. 11998 / 29.05.1982 Decizie pensie nr. 255329 / 15.01.2015 Livret Militar locotenent rezerva	
39. Vasilescu C-tin	sc. A, ap. 43 * Brevet CLC nr. 3396 / 06.06.1980 Decizia de pensie: nr. 316195 / 02.07.2009 Livret Militar locotenent rezerva	
40. Popescu Romeo	Brevet CLC din 1980 * Decizie pensie 359857 / 2015 Livret Militar locotenent rezerva	- LA TRATAMENT FIZIO- TERAPEUTIC-
41. Puia Constantin	Brevet CLC nr. 1033 din 06.06.1980 Decizie pensionare nr. 312226 din 29.01.2009 Livret Militar locotenent rezerva	- LA TRATAMENT FIZIO- TERAPEUTIC-
42. Anton Alexandru	Brevet CLC nr. 4746 / 04.10.1980 Decizia de pensie: nr. 328376 / 12.11.2010 Livret Militar locotenent rezerva	

b. CAPITANI SECUNZI (Of. Maritimi 1)

1. Dumitrescu Serban Dan	Sf. Bisericii Române nr. 26, cod.500080, Brevet: Of. Maritim I (capitan nr. 893 / 26.02.1979 Decizie pensie 257397 / 14.06.2012 Livret Militar locotenent rezerva	
2. Paraschivolu Alexandru	Bucuresti, Calea Giulesti Brevet Of. Maritim I (capitan second) nr. 12143 / 26.01.1982 * Dosar pensie 15.10.2009 Livret Militar locotenent rezerva	

c.. SEFI MECANICI MARITIMI

1. Anghel Aurel	Bucuresti, Brevet Sef Mecanic Maritim nr. 3471 / 16.04.1983 * Decizie pensie nr. 190952 / 03.10.1996 Livret Militar locotenent rezerva	
2. Oprea Ioan	Sat Beznea, Brevet Sef Mecanic Maritim nr. 1349 / 1973 Decizie pensie nr. 113 / 04.02.1997- Directia de Munca si Protectie sociala Constanta Livret Militar locotenent rezerva	
3. Balaur Marius Octavian-Tiberiu	Constanta, Brevet Sef Mecanic Maritim nr. 5171 / 26.12.1989 * Decizie pensie nr. 180868 /05.09.1995 Livret Militar locotenent rezerva.	
4. Caracostea Nicolae	Constanta, Brevet Sef Mecanic Maritim nr. 1766 / 25.05.1971 * Decizie pensie nr. 1969590 / 01.05.1997	
5. Popescu Valeriu	Constanta, Brevet Sef Mecanic Maritim nr. 7179 / 3.06.1978 * Decizie pensie nr. 186633 / 19.04.1996 Livret Militar locotenent rezerva	
6. Pavel Constantin	Constanta, Brevet Sef Mecanic Maritim nr. 9816 / 6.06.1980 * Decizie pensie nr. 231624 / 6.07.2000 Livret Militar locotenent rezerva	
7. Meleghe Gheorghe	Constanta, Brevet Sef Mecanic Maritim nr. 26.12. 1981 Decizie pensie nr. 191742 / 01.11.1996 Livret Militar locotenent rezerva	
8. Hutu Mihai	Constanta, Brevet Sef Mecanic Maritim nr.6849 din 06.03 1978 Decizie pensie nr.213581 / 24.11.1998 Livret Militar locotenent rezerva	



PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

LEGE

privind statutul personalului navigant român

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art. 1. – Prezenta lege se aplică personalului navigant român, care posedă documente de certificare, eliberate de către Autoritatea Navală Română.

Art. 2. – Personalul navigant român este categoria profesională din navigația civilă care, după absolvirea unei forme de pregătire aprobată și finalizarea pregătirii profesionale impuse de către autoritatea competentă obține un certificat, emis de Autoritatea Navală Română, și îndeplinește funcții la bordul navelor maritime sau de navigație interioară și este remunerat pentru executarea de activități, în baza unui contract individual de muncă încheiat cu un angajator având sediul sau filială în România.

Art. 3. – Termenii folosiți în prezenta lege au următorul înțeles:

a) *autoritate competentă* - Autoritatea Navală Română, organ tehnic de specialitate în subordinea Ministerului Transporturilor, *denumită în continuare ANR*;

b) *certificat* – un brevet sau un certificat de capacitate valabil emis de ANR în conformitate cu prevederile legale;”.

c) *companie* – proprietarul navei sau orice persoană fizică sau juridică, cum ar fi operatorul, navlositorul bare-boat, societatea de crewing care a înregistrat la forțele de muncă, contractual de angajare al personalului navigant român și organizațiile sindicale reprezentative a acestora care au semnat Contractul Colectiv de Muncă înregistrat la forțele de muncă;

d) *formă de pregătire aprobată* – totalitatea cursurilor organizate de un furnizor de educație, de formare profesională sau de perfecționare aprobate de către ANR și care dă dreptul absolvenților acestuia să participe la examenul pentru obținerea certificatelor;

e) *minister* – Ministerul Transporturilor organ al administrației publice centrale, autoritate de stat în domeniul transportului naval;

f) *personal navigant român* – persoanele de cetățenie română și care posedă un brevet sau un certificat de capacitate, obținut în conformitate cu prevederile legale și care dă dreptul acestora să îndeplinească funcții la bordul navelor.;

g) *stagiu de îmbarcare* – perioada de timp în care a fost efectuat un serviciu la bordul navei, necesară pentru obținerea unui certificat;

h) *funcție echivalentă* – funcție desfășurată în cadrul Ministerului Transporturilor, Autorității Navale Române, Administrației Porturilor Maritime Constanta, Grupului de Intervenție și Salvare Maritime Constanta, Centrului de Perfecționare al Marinei Civile - CERONAV Constanta, companiile de navigație descrise la punctul c.) de mai sus.

Art. 4. - (1) Prevederile prezentei legi se aplică personalului navigant român care efectuează serviciul la bordul tuturor navelor maritime sau la bordul navelor de navigație interioară, cu excepția navelor de război și navelor militare auxiliare, ambarcațiunilor de agrement care nu efectuează activități comerciale și ambarcațiunilor din lemn de construcție artizanală.

(2) – Controlul, supravegherea și inspecția activităților efectuate de toate categoriile de personal navigant român se execută de către Autoritatea Navală Română.

CAPITOLUL II

Personalul navigant român

Art. 5. – Personalul navigant român se încadrează pe funcții îndeplinite la bordul navelor civile, corespunzător pregătirii, certificării și calificărilor deținute, așa cum este prevăzut în reglementările în vigoare.

Art. 6. – Pentru a-și îndeplini sarcinile specifice la bordul navelor civile, personalul navigant român trebuie să posede un certificat, în termen de valabilitate, eliberat de către Autoritatea Navală Română.

Art. 7. – Personalul navigant român se încadrează și promovează pe categorii și pe funcții, conform pregătirii profesionale, calificării deținute și aptitudinilor specifice necesare și dovedite, potrivit competenței profesionale a fiecăruia.

Art. 8. - Drepturile de salarizare ale personalului navigant român, cuprinzând salarii, sporuri și alte adaosuri, precum și drepturile specifice privind concediul de odihnă suplimentar, concediul de recuperare, diurnă de deplasare, condiții de cazare, alimentație de întărire și protecție a organismului, asigurare de sănătate, asigurare de viață, asigurare de accidente pe durata serviciului la bordul navelor și alte drepturi specifice se acordă de către angajator, diferențiat, pe categorii de personal, în funcție de certificatele deținute, activitățile și condițiile de muncă specifice, nivelul de pregătire profesională, funcția deținută la bordul navei, responsabilitățile acordate și riscul asumat.

Art. 9. – (1) Din punct de vedere al activității desfășurate personalul navigant este format din următoarele categorii:

- a) personal de punte;
- b) personal de mașini;

(2) Din punct de vedere al calificării **personalul navigant** este format din următoarele categorii:

- a) personal navigant posesor de brevete, respectiv personalul prevăzut la art. 10 lit. a)-g);
- b) personal navigant posesor de certificate de capacitate, respectiv personalul prevăzut la art. 10 lit. h).

Art. 10. – Ierarhia funcțiilor în cadrul echipajului navei este:

1. pentru nave maritime:

- a) comandant;
- b) ofițer punte secund;
- c) șef mecanic;
- d) ofițer mecanic secund
- e) ofițeri punte;
- f) ofițeri mecanici;
- g) alți ofițeri;
- h) personal cu certificat de capacitate.

2. pentru nave de navigație interioară:

- a) conducător de navă;
- b) timonier fluvial;
- c) șef mecanic fluvial;
- d) mecanic;
- e) personal cu certificate de capacitate.

Art. 11. – Autoritatea Navală Română este organul unic care eliberează, revalidează, echivalează, reînnoiește, preschimbă, recunoaște/acceptă, suspendă sau revocă documentele de certificare pentru personalul navigant român.

CAPITOLUL III

Drepturile personalului navigant român

Art. 12. – Personalul navigant român se încadrează în funcții la bordul navelor civile, în conformitate cu calificarea deținută, înscrisă în documentele nominale individuale de certificare aflate în termen de valabilitate.

Art. 13. – Personalul navigant român beneficiază de următoarele drepturi:

- a) salarizare specială, cu încadrare într-o grupă distinctă de salarizare, stabilită prin contractele colective și/sau individuale de muncă pentru societățile comerciale și prin grile de salarizare pentru unitățile bugetare, în funcție de nivelul pregătirii profesionale, calificările obținute, funcția deținută la bordul

navei, complexitatea activității desfășurate, responsabilitățile acordate și riscul asumat;

b) sporuri specifice activității, datorate condițiilor speciale de muncă existente la bordul navelor, suprasolicitării psihice și nervoase, stresului, zgomotului intens și de lungă durată, pericolului, nocivităților și vibrațiilor, după cum urmează: spor pentru condiții speciale de muncă; spor pentru condiții deosebite de muncă; spor pentru condiții grele de muncă

c) Aceste sporuri se aplică, diferențiat, în funcție de specificul activității desfășurate pentru fiecare categorie de personal navigant român și pot fi incluse în salariul de bază sau așa cum va fi convenit în contractele colective și/sau individuale de muncă încheiate cu angajatorul;

d) sporul de vechime în muncă stabilit conform legii;

e) concediu de odihnă suplimentar plătit, cu durata de 12 zile, necesar pentru refacerea și prevenirea îmbolnăvirilor profesionale, într-o stațiune balneoclimaterică de tratament, asigurat de către angajator;

f) asistență medicală gratuită, în țară conform legislației în vigoare și în străinătate prin încheierea de polițe de asigurare de către angajator;

g) alimentație de întărire și protecție a organismului, pentru activitatea desfășurată, la nivel de 5.500 cal./zi;

h) uniforme și accesorii gratuite, suportate de către angajator, portul acestora fiind obligatoriu pe perioada executării serviciului. Însemnele specifice calificării deținute la bordul navelor fiind stabilite de către autoritatea competentă.

Art. 14. – (1) Personalul navigant român beneficiază de pensie de serviciu, potrivit categoriei profesionale din care face parte, dacă îndeplinește, cumulativ, următoarele condiții de pensionare:

a) personalul de mașini care are vârsta de minimum 50 de ani și a realizat o vechime de cel puțin 20 de ani în profesiile prevăzute la Art. 10;

b) personalul de punte care are vârsta de minimum 50 de ani și a realizat o vechime de cel puțin 25 de ani în profesiile prevăzute la Art 10.

(2) Perioada de activitate la bordul navelor pentru personalul navigant de punte și personalul navigant de mașini poate fi cumulată cu perioada de activitate la uscat dacă aceștia atestă că au executat funcții echivalente în conformitate cu Art. 3 punctul c) și h)

(3) Limita maximă privind vârsta de pensionare pentru personalul navigant român este cea stabilită de Legea nr. 19/2000 privind sistemul public de pensii și alte drepturi de asigurări sociale, cu modificările și completările

ulterioare.

(4) Dreptul de a ieși la pensie se acordă începând cu data menționată de solicitant în cererea sa de pensionare, cu respectarea prevederilor prezentei legi.

Art. 15. – (1) Personalul navigant român, care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 14 alin. (1), are dreptul la o pensie de serviciu în cuantum de 80% din media veniturilor totale brute realizate în ultimele 12 luni de activitate, anterioare lunii în care are loc pensionarea.

(2) Venitul total brut realizat într-o lună, care stă la baza calculului pensiei de serviciu de către Casa Națională de Pensii și Alte Drepturi de Asigurări Sociale, reprezintă suma veniturilor prevăzute la art. 13 lit. a), b), c) și e) și va fi menționat în documentul emis de către angajator, pe răspunderea acestuia.

(3) Pentru fiecare an complet care depășește vechimea minimă în activitate prevăzută la art. 14 alin. (1), se adaugă la cuantumul pensiei câte 1%.

Art. 16. – Pentru persoanele care îndeplinesc condițiile prevăzute la art. 14 și care la data cererii de pensionare nu mai dețin calitatea de personal navigant român, procentul prevăzut la art. 15 se aplică la media veniturilor totale brute realizate, în ultimele 3 luni anterioare lunii în care s-a solicitat pensionarea, de către tot personalul navigant român aflat în activitate corespunzător ultimei funcții la bord deținută de persoana în cauză. Această medie va fi menționată în documentul emis de către angajator, pe răspunderea acestuia, potrivit art. 15 alin. (2).

Art. 17. – (1) Odată cu stabilirea cuantumului pensiei de serviciu se stabilește și pensia pentru limită de vârstă din sistemul public, acordată personalului navigant profesionist conform Legii nr.19/2000, cu modificările și completările ulterioare, considerându-se îndeplinite condițiile necesare deschiderii dreptului de pensie. La determinarea punctajului mediu anual se are în vedere stagiul complet de cotizare corespunzător anului, respectiv lunii în care se deschide dreptul de pensie, prevăzut de legislația în vigoare privind sistemul public de pensii și alte drepturi de asigurări sociale.

(2) În cazul în care cuantumul pensiei de serviciu calculat conform prezentei legi este mai mic decât cel al pensiei din sistemul public, se acordă cuantumul cel mai avantajos.

(3) Partea din pensia de serviciu care depășește nivelul pensiei din sistemul public se suportă din bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Muncii, Familiei și Egalității de Șanse.

Art. 18. – Pensia de serviciu se actualizează în luna martie a fiecărui an,

prin indexare cu procentul care să acopere integral rata inflației din anul precedent.

Art. 19. – La decesul titularului pensiei de serviciu, soțul/soția și copiii acestuia beneficiază de pensie de urmaș, în condițiile prevăzute de legislația privind sistemul public de pensii și alte drepturi de asigurări sociale, iar aceasta se calculează din pensia de serviciu a titularului, aflată în plată sau la care ar fi avut dreptul în condițiile prezentei legi, dacă aceasta este mai avantajoasă decât pensia stabilită sau cuvenită în sistemul public.

Art. 20. – De prevederile art. 14 – 19 beneficiază, după caz, și următoarele categorii de persoane:

a) personalul navigant român care, după data intrării în vigoare a prezentei legi, își pierde total capacitatea de muncă din cauza unui incident sau accident de navigație, unei boli profesionale sau unei afecțiuni medicale dobândite ca urmare a activității desfășurate, fără a se ține cont de vârsta și vechimea în muncă a acestuia, pensia fiind acordată de la data pierderii capacității de muncă;

b) personalul navigant român care, înainte de data intrării în vigoare a prezentei legi, și-a pierdut total capacitatea de muncă din cauza unui incident sau accident de navigație, unei boli profesionale sau unei afecțiuni medicale dobândite ca urmare a activității desfășurate, fără a se ține cont de vârsta și vechimea în muncă a acestuia, pensia fiind acordată de la data intrării în vigoare a prezentei legi;

c) persoanele care au realizat o vechime de cel puțin 10 ani de activitate ca personal navigant român și care la data pensionării dețin această calitate, cuantumul pensiei de serviciu calculat conform art. 15 alin. (1) și (2) fiind diminuat cu câte 1% pentru fiecare an care lipsește din vechimea minimă în activitate prevăzută la art. 14 alin. (1);

d) persoanele care au realizat o vechime de cel puțin 10 ani de activitate ca personal navigant român și care la data pensionării nu mai dețin această calitate, cuantumul pensiei de serviciu prevăzut la art. 15 alin. (1) fiind diminuat cu câte 1% pentru fiecare an care lipsește din vechimea minimă în activitate prevăzută la art. 14 alin. (1) și va fi aplicat la media veniturilor totale brute realizate, în ultimele 3 luni anterioare lunii în care s-a solicitat pensionarea, de către tot personalul navigant român aflat în activitate corespunzător ultimei funcții la bord deținută de persoana în cauză. Această medie va fi menționată în documentul emis de către angajator, pe răspunderea acestuia, potrivit art. 15 alin. (2).

Art. 21. – (1) Personalul navigant român care, la data intrării în vigoare a prezentei legi, este pensionat pentru limită de vârstă sau pentru pierderea totală a capacității de muncă, are dreptul la pensie de serviciu care se stabilește corespunzător prevederilor prezentei legi, respectiv în conformitate cu prevederile art. 14 - 20.

(2) Stabilirea cuantumului pensiei de serviciu pentru personalul prevăzut la alin. (1) se realizează aplicând corespunzător prevederile art. 16.

Art. 22. – În cazul decesului unei persoane din categoria personalului navigant român înainte de vârsta prevăzută la art. 14 alin. (1), aflată în activitate, din cauza unui incident sau accident de navigație condițiile prevăzute de legislația privind sistemul public de pensii și alte drepturi de asigurări sociale, iar aceasta se calculează din pensia de serviciu la care ar fi avut dreptul persoana decedată, calculată potrivit prevederilor art. 20 lit. a) sau b), după caz, dacă aceasta este mai avantajoasă decât pensia cuvenită în sistemul public.

Art. 23. – În cazul pierderii capacității/aptitudinii medicale, necesară desfășurării activității la bordul navelor, ca urmare a unui eveniment de navigație, unei boli profesionale sau unei afecțiuni medicale dobândite ca urmare a exercitării funcției respective, personalul navigant român beneficiază:

a) pe timpul recuperării capacității de:

1) de asistență medicală, tratamente medicale și medicamentele necesare, în mod gratuit, prin grija angajatorului;

2) de toate drepturile salariale prevăzute pentru categoria respectivă de personal navigant român aflat în activitate, acordate de către angajator, până la stabilirea definitivă a situației sale medicale, fără a se putea depăși durata de 2 ani.

b) în cazul pierderii definitive a capacității/aptitudinii medicale, de o compensație bănească, acordată lunar, până la pensionare, care să acopere diferența dintre media veniturilor realizate în ultimele 3 luni de activitate ca personal navigant român și venitul lunar obținut ca urmare a imposibilității continuării activității la bordul navelor, aceasta fiind suportată de către angajator.

Art. 24. – Personalul navigant român care se pensionează din cauza pierderii totale a capacității de muncă, necesitând îngrijire sau supraveghere permanentă din partea altei persoane, are dreptul la o indemnizație de însoțitor, în afara pensiei, în cuantumul stabilit în sistemul public de pensii și alte drepturi de asigurări sociale.

Art. 25. – (1) Personalul navigant român se asigură de drept, de către angajator, pentru risc profesional și pentru cazurile de producere a unor accidente urmate de deces, invaliditate totală sau parțială, cât și pentru pierderea capacității/aptitudinii medicale permanentă sau temporară.

(2) Condițiile de asigurare a personalului navigant român sunt cele prevăzute de lege și/sau prin contractele colective de muncă.

(3) Compensația bănească acordată în urma decesului nu poate fi mai mică decât cea stabilită la nivel internațional pentru personalul navigant.

Art. 26. – Personalul navigant român are dreptul de a călători gratuit la bordul navelor civile de transport pasageri, în limita locurilor disponibile, cu acceptul comandantului navei.

CAPITOLUL IV

Dispoziții tranzitorii și finale

Art. 27. – (1) Dovada activității la bordul navelor pentru personalul navigant român se face, pe baza înregistrării și evidenței acesteia, de către Autoritatea Navală Română și înscrisurile din cartea de muncă a acestuia.

(2) Reglementările specifice care stabilesc, printre altele, forma, conținutul, modul de întocmire și completare, precum și certificarea tuturor documentelor de înregistrare și evidență a activității desfășurate la bordul navelor de personalul navigant român, sunt emise de către Ministerul Transporturilor la propunerea Autorității Navale Române.

Art. 28. – În termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi Ministerul Transporturilor va elabora normele metodologice de aplicare a acesteia.