

## GUVERNUL ROMÂNIEI



### ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

pentru reglementarea muncii în domeniul maritim conform Convenției MLC 2006, adoptată la 23 februarie 2006 la Geneva, la cea de-a 94-a sesiune a Organizației Internaționale a Muncii și a amendamentelor din 2014 la aceasta, precum și Acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006

Luând în considerare faptul că prin amendamentele din 2014 la Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006) aprobate în cadrul celei de-a 103-a sesiuni a Organizației Internaționale a Muncii la 11 iunie 2014, ratificate de România prin Legea nr. 214/2015, se instituie un sistem eficace de securitate financiară pentru a proteja drepturile navigatorilor în cazul abandonării lor și a acorda despăgubiri pentru cererile contractuale în caz de deces sau incapacitate pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional;

ținând cont de faptul că *Directiva (UE) 2018/131 a Consiliului din 23 ianuarie 2018 de punere în aplicare a Acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) pentru modificarea Directivei 2009/13/CE în conformitate cu modificările din 2014 la Convenția privind munca din domeniul maritime din 2006, astfel cum au fost aprobate de Conferința Internațională a Muncii la 11 iunie 2014* pune în aplicare Amendamentele din 2014 la MLC 2006;

având în vedere faptul că transpunerea în legislația națională a prevederilor Directivei (UE) 2018/131/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 22 din 26 ianuarie 2018, trebuia realizată până la data de 16 februarie 2020, Comisia Europeană a transmis autorităților române, scrisoarea de punere în întârziere privind cauza 2020/0248, în data de 27.05.2020;

întrucât, în data de 2 decembrie 2021, Comisia Europeană a comunicat autorităților române, Avizul Motivat în această cauză, autoritățile române au solicitat Comisiei Europene prelungirea termenului de răspuns cu încă 2 luni, termen aprobat de Comisia Europeană până la data de 02.04.2022, dată până la care autoritățile române trebuie să transmită Comisiei Europene un răspuns detaliat, prin care să comunice finalizarea transpunerii Directivei (UE) 2018/131 și notificarea măsurilor de transpunere, pentru a evita aplicarea de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene, la propunerea Comisiei Europene, de sancțiuni pecuniare constituite din o sumă forfetară și/sau penalități cu titlu cominatoriu pentru neimplementarea în dreptul intern a prevederilor Directivei (UE) 2018/131, într-o etapă ulterioară a procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor;

având în vedere că este necesar a fi consolidat și optimizat sistemul existent privind condițiile de muncă, sănătatea și securitatea în muncă, precum și protecția socială a lucrătorilor din sectorul transportului maritim, sector predominant transfrontalier, în raport cu noul cadru de reglementare ce vizează contractele de muncă, orele de muncă, repatrierea, protecția sănătății și siguranței, asistența medicală, dezvoltarea competențelor și a carierelor navigatorilor, creat ca urmare a intrării în vigoare a MLC 2006 și a amendamentelor din 2014 la aceasta, incluzând modificările aduse prin Directiva (UE) 2018/131 la Acordul încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006;

în considerarea faptului că aceste elemente constituie o situație de urgență și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată,

în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență:

## CAPITOLUL I Scopul reglementării

Art.1. - Scopul prezentei ordonanțe de urgență este de a garanta fiecărui navigator dreptul la un loc de muncă sigur și lipsit de pericole, care să respecte normele de siguranță, dreptul la condiții echitabile de încadrare în muncă, la condiții de muncă și de viață decente la bordul navelor și la protecția sănătății, asistență medicală, măsuri sociale și alte forme de protecție socială, astfel cum este prevăzut în Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006) și în amendamentele din 2014 la aceasta, precum și în Acordul încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006.

## CAPITOLUL II Definiții și domeniu de aplicare

Art.2. - (1) În înțelesul prezentei ordonanțe de urgență, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) *abandon al navigatorului* - situația în care, prin încălcarea prevederilor MLC 2006, a cluzelor contractului individual de muncă, a contractului colectiv de muncă aplicabil și/sau ale legislației naționale în vigoare, armatorul:

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

(ii)- a lăsat navigatorul fără mijloace de întreținere și sprijinul necesar; mijloacele de întreținere necesare și sprijinul navigatorilor trebuie să includă: o alimentație adecvată, cazare, provizii de apă potabilă, combustibil esențial pentru supraviețuire la bordul navei și asistență medicală necesară; sau

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

b) *armator* - proprietarul navei sau o altă organizație ori persoană, cum ar fi operatorul, agentul ori navlositorul navei nude, care și-a asumat răspunderea exploatarea navei față de proprietarul acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a fost de acord să preia toate obligațiile și răspunderile

impuse armatorilor conform prezentei ordonanțe de urgență, indiferent dacă alte organizații sau persoane îndeplinesc anumite obligații ori răspunderi în numele armatorului;

c) autoritate competentă - *Autoritatea Navală Română*, denumită în continuare ANR - autoritatea centrală de specialitate în domeniul siguranței navigației și al securității navelor, din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, căreia i se delegă competențele pentru respectarea obligațiilor care revin României în calitate de stat de pavilion, denumită în continuare ANR;

d) autorități cu atribuții - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, Ministerul Sănătății, Ministerul Afacerilor Externe și Ministerul Finanțelor

(i) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, organ de specialitate al administrației publice centrale cu personalitate juridică, în subordinea Guvernului, și care stabilește, urmărește și controlează aplicarea prevederilor cuprinse în actele normative în vigoare, în acordurile internaționale din domeniul său de activitate, denumit în continuare MTI;

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

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

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

(v) Ministerul Finanțelor, organ de specialitate al administrației publice centrale, cu personalitate juridică, în subordinea Guvernului, care aplică strategia și programul de guvernare în domeniul finanțelor publice, denumit în continuare MF.

e) *Codul SPS* - Codul de siguranță din 2008 pentru nave cu destinație specială, adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.266(84) a Comitetului de siguranță maritimă la Londra la 13 mai 2008, acceptat de România prin Legea nr. 42/2014;

f) *contractul de muncă al navigatorului* - include contractul individual de muncă și contractul colectiv de muncă încheiate în conformitate cu MLC (2006) și cu prevederile prezentei ordonanțe de urgență;

g) *Convenția SOLAS* - Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979, în forma sa actualizată;

h) *Convenția STCW* - Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, adoptată la Londra la 7 iulie 1978, la care România a aderat prin Legea nr. 107/1992, în forma sa actualizată;

i) *MLC 2006* - Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), adoptată la 23 februarie 2006 la Geneva, la cea de-a 94-a sesiune a Organizației Internaționale a Muncii, precum și Amendamentele sale din 2014 la Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), aprobate în cadrul celei de-a 103-a sesiuni a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva, la 11 iunie 2014, ratificată de România prin Legea nr. 214/2015;

j) *navigator* - orice persoană care lucrează, indiferent de funcție, la bordul unei nave căreia i se aplică prezenta ordonanță de urgență;

k) *navă* - orice navă, cu excepția acelor nave care navighează exclusiv în apele interioare navigabile sau în apele situate în cadrul ori în imediata apropiere a apelor protejate sau a zonelor în care se aplică regulamentele portuare;

l) *ore de muncă* - timpul în care navigatorului i se cere să efectueze muncă în beneficiul navei;

m) *ore de odihnă* - timpul în afara orelor de muncă, termenul neincluzând pauza de masă și pauzele scurte de mai puțin de 30 minute;

n) *ore suplimentare* - timpul lucrat în plus peste orele de muncă;

o) *organizație recunoscută* - o organizație recunoscută în sensul MLC 2006;

p) *noapte* - o perioadă de cel puțin 9 ore consecutive, care începe nu mai târziu de miezul nopții și care se încheie nu mai devreme de ora 5 dimineața;

r) *salariul de bază* - plata sau salariul de bază oricum ar fi alcătuită aceasta, pentru orele normale de muncă; nu include orele suplimentare, prime sau gratificații, alocații, concediul plătit sau orice altă remunerație suplimentară;

q) *salariul consolidat* - salariul care include salariul de bază și alte beneficii acordate; un salariu consolidat poate include compensații pentru toate orele suplimentare lucrate și pentru toate celelalte beneficii sau poate include numai anumite beneficii în cazul unei consolidări brute parțiale;

s) *organizațiile navigatorilor și armatorilor* - organizațiile reprezentative ale navigatorilor și armatorilor care au încheiat contracte colective de muncă și/sau au aderat la convenții colective maritime și/sau sunt afiliate la organizațiile semnatare ale Acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006.

ș) *piraterie* - prin piraterie se înțelege oricare dintre actele următoare:

a) orice act ilicit de violență sau de detențiune, sau orice jefuire, comise de echipajul sau de pasagerii unei nave particulare sau ai unei aeronave particulare, acționind în scopuri personale, și îndreptate:

(i) împotriva unei alte nave sau aeronave, sau împotriva persoanelor sau bunurilor de la bordul acestora, în marea liberă;

(ii) împotriva unei nave sau aeronave, a persoanelor sau bunurilor, într-un loc care nu se afla sub jurisdicția vreunui stat;

b) orice act de participare voluntară la folosirea unei nave sau aeronave, când autorul are cunoștința despre fapte din care decurge ca aceasta nava sau aeronava este o nava sau aeronava pirat;

c) orice act care are ca scop să incite la comiterea actelor definite la lit. a) sau b) sau care este comis cu intenția de a le facilita.

t) *jaf armat al navelor* - orice act ilegal de violență sau detenție, sau orice act de talharie sau de amenințare, altul decât un act de piraterie, comis în scopuri private și împotriva persoanelor sau a bunurilor aflate la bordul navei, în apele interioare ale unui stat, ape arhipelagice și mari teritoriale, sau orice act de incitare sau de facilitare internațională a unui act descris mai sus.

ț) *garanție financiară* - prin garanție financiară se înțelege o poliță de asigurare sau garanție bancară încheiate la o societate de asigurări sau bancară de pe teritoriul UE sau al statelor din comunitatea economică europeană ori o poliță de asigurare eliberată de o societate de asigurare P&I din Grupul Internațional al Cluburilor P&I.

u) „cerere contractuală” înseamnă orice pretenție de despăgubire formulată în legătură cu daunele și/sau pierderile bănești în condițiile prezentei ordonanțe de urgență.

(2) Definițiile prevăzute la alin. (1) se completează cu definițiile din Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), adoptată la 23 februarie 2006 la Geneva, la cea de-a 94-a sesiune a Organizației Internaționale a Muncii ratificată prin Legea nr. 214/2015.

(3) Prezenta ordonanță de urgență se aplică tuturor navigatorilor de la bordul navelor care arborează pavilion român aflate în proprietate publică sau privată și desfășoară în mod obișnuit activități comerciale.

(4) Prezenta ordonanță de urgență nu se aplică:

- a) - navelor militare sau navelor militare auxiliare,
- b) - navelor de pescuit sau care desfășoară activități similare,
- c) - navelor de construcție tradițională, cum ar fi joncile și ambarcațiunile mici cu pânze,
- d) - iahturilor care nu desfășoară activități comerciale,
- e) - navelor care navighează în apele interioare navigabile ale României,
- f) - navelor care navighează în zonele din România în care se aplică regulamentele portuare,
- g) - navelor care navighează în limita a 20 mile marine distanță față țărmul românesc și nu efectuează voiajuri internaționale,
- h) - unităților mobile de foraj marin, astfel cum sunt definite în Codul din 2009 pentru construcția și echipamentul unităților mobile de foraj marin (Codul MODU 2009), acceptat de România prin Legea nr. 17/2015 privind acceptarea Codului din 2009 pentru construcția și echipamentul unităților mobile de foraj marin (Codul MODU 2009), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.1023(26) din 2 decembrie 2009, precum și a amendamentelor la Codul MODU 2009 adoptate de Comitetul de Siguranță Maritimă al Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția MSC.359(92) din 21 iunie 2013, în forma sa actualizată.

(5) În cazul în care nu se cunoaște dacă o navă poate fi considerată navă maritimă sau angajată în operațiuni comerciale maritime în sensul prezentei ordonanțe de urgență, ANR va stabili tipul acesteia după consultarea organizațiilor navigatorilor și armatorilor.

(6) În cazul în care nu se cunoaște dacă anumite persoane pot fi considerate navigatori în sensul prezentei ordonanțe de urgență, ANR va stabili încadrarea persoanelor respective, după consultarea organizațiilor navigatorilor și armatorilor, ținând seama de rezoluția celei de a 94-a Sesiuni maritime a Conferinței generale a Organizației Internaționale a Muncii de informare cu privire la categoriile profesionale.

(7) Orice hotărâre luată în conformitate cu alin. (5) și/sau alin. (6) va fi comunicată de către MMSS directorului general al Biroului Internațional al Muncii care va notifica membrii organizației. MMSS va informa în acest sens MAE.

Art. 3 - (1) Fiecare navă care arborează pavilion român trebuie să dețină la bord o copie a MLC 2006, o copie a prezentei ordonanțe de urgență și un exemplar al Contractului Colectiv de Muncă. Acestea vor fi puse la dispoziție tuturor navigatorilor care muncesc la bordul navei, pe suport de hârtie sau electronic, prin mijloace adecvate, de către armator.

(2) Orice navă care arborează pavilion străin, atunci când se află într-unul din porturile românești, poate fi supusă inspecției ANR, conform dispozițiilor paragrafului 4 al art. V din MLC 2006, pentru a se verifica conformitatea cu prevederile MLC 2006.

CAPITOLUL III  
Condiții minime necesare pentru munca navigatorilor la bordul unei nave

SECȚIUNEA 1  
Vârsta minimă

Art.4 - Nicio persoană cu vârsta mai mică de 16 ani nu poate fi încadrată în muncă sau angajată la bordul unei nave.

Art.5 - (1) Munca de noapte a navigatorilor mai tineri de 18 ani este interzisă.

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

- a) munca la cald sau lucru cu foc deschis;
- b) munca în afara bordului navei;
- c) munca în calitate de bucătar și curățarea aparatelor de bucătărie;
- d) ridicarea, deplasarea sau transportul încărcăturii sau obiectelor grele;
- e) munca în interiorul boilerelor, tancurilor și coferdamurilor;
- f) expunerea la zgomote sau vibrații cu nivel nociv;
- g) manipularea unor instalații de ridicat sau a altor echipamente sau utilaje cu motor, sau comunicarea prin semnale cu operatorii de echipamente de acest gen;
- h) manipularea cablurilor de amaraj sau de remorcare sau a echipamentelor de ancorare;
- i) legarea/dezlegarea navei;
- j) munca la înălțime sau pe punte în condiții de vreme rea;
- k) întreținerea echipamentului electric;
- l) expunerea la materiale potențial dăunătoare sau agenți fizici nocivi precum substanțele periculoase sau toxice și radiațiile ionizante; și
- m) manipularea sau controlul asupra bărcilor navei.

(3) Această prevedere nu se aplică atunci când se desfășoară pregătirea efectivă a navigatorilor în cadrul programelor de educație, de formare profesională sau de perfecționare aprobate, fără a afecta sănătatea sau securitatea acestora.

SECȚIUNEA a 2 - a  
Certificatul medical

Art.6 - (1) Niciun navigator nu poate lucra la bordul unei nave dacă nu posedă un certificat medical eliberat de medic în conformitate cu prevederile Regulii 1/9 și a Secțiunii A-1/9 din Convenția și Codul STCW care să ateste că este apt să își îndeplinească atribuțiile la bordul navei.

(2) Nu sunt permise decât excepțiile prevăzute de prezenta ordonanță de urgență.

(3) ANR solicită ca, înainte de a începe lucrul pe o navă, fiecare navigator să posede un certificat medical valabil care să ateste că acesta este apt să își îndeplinească atribuțiile prevăzute în cadrul muncii în larg.

(4) Pentru a se asigura că aceste certificate medicale reflectă cu adevărat starea de sănătate a navigatorului, corespunzător cu atribuțiile pe care acesta trebuie să le îndeplinească, baremurile de sănătate utilizate la controlul periodic, la reangajare și la schimbarea în funcție a navigatorilor,

normele metodologice privind examinarea medicală și/sau psihologică a navigatorilor și periodicitatea examinărilor medicale și psihologice, precum și modelul avizului sau certificatului medical, după caz, și/sau psihologic de aptitudine sunt cele stabilite prin prin ordin comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și ministrului sănătății, potrivit art. 13 și 14 din OUG nr. 8/2013 privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor și pentru modificarea Legii nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății, cu modificările și completările ulterioare.

(5) Orice modificare referitoare la natura examenului medical care urmează să fie efectuat și detaliile care se includ în certificatul medical se stabilesc după consultarea cu organizațiile navigatorilor și armatorilor implicate.

(6) Prezenta ordonanță de urgență nu aduce atingere Convenției STCW. Un certificat medical emis potrivit cerințelor Convenției STCW este acceptat de către ANR ca îndeplinind prevederile Regulii 1.2 din MLC 2006.

(7) Pentru navigatorii care nu intră sub incidența Convenției STCW, este acceptat un certificat medical care îndeplinește condițiile de fond ale cerințelor Convenției STCW și ale legislației naționale de securitate și sănătate în muncă.

(8) Certificatul medical este emis în baza rezultatului examinărilor specifice, efectuate de medici/examinatori în cadrul unităților specializate medicale și/sau psihologice, publice sau private, agreate de MTI. Medicii trebuie să beneficieze de independență profesională completă în exercitarea aprecierii lor medicale în cadrul examenului medical.

(9) Navigatorii cărora le-a fost refuzată emiterea unui certificat sau a căror capacitate de muncă a fost limitată, în special în ceea ce privește durata, postul de lucru sau zona de navigație au dreptul la un nou examen medical, efectuat de alt medic independent sau de un medic expert independent și, în acest sens, se adresează Comisiei Centrale Medicale și Psihologice în Siguranța Transporturilor, care este organizată și funcționează în cadrul Spitalului Clinic Căi Ferate nr. 1 Witting București potrivit OUG nr. 8/2013, cu modificările și completările ulterioare.

(10) Fiecare certificat medical trebuie să menționeze în special că:

a) sunt satisfăcătoare auzul și vederea navigatorului în cauză, precum și vederea cromatică normală în cazul navigatorilor care vor fi angajați pe posturi în care capacitatea de a efectua munca cerută poate fi afectată de tulburări de vedere cromatică; și

b) navigatorul respectiv nu suferă de nicio boală care ar putea să se agraveze din cauza muncii în larg, să îl facă inapt pentru munca în larg sau să pună în pericol sănătatea altor persoane de la bord.

(11) În afara cazului în care natura atribuțiilor specifice îndeplinite de navigatorul respectiv sau dispozițiile STCW prevăd o perioadă mai scurtă:

a) un certificat medical este valabil pentru o perioadă de maximum doi ani, cu excepția cazului în care navigatorul este mai tânăr de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an;

b) o certificare a vederii cromatice normale este valabilă pentru o perioadă de maximum șase ani.

(12) În cazul în care certificatul medical a expirat pe perioada voiajului și navigatorul este în imposibilitatea de a obține altul până la următorul port de escală, unde navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, la solicitarea motivată a armatorului, ANR poate permite unui navigator să lucreze fără un certificat medical valabil, în următoarele condiții:

a) perioada unei astfel de autorizări să nu depășească trei luni; și

b) navigatorul în cauză să posede un certificat medical expirat de dată recentă.

(13) Dacă perioada de validitate a unui certificat medical expiră în timpul unui voiaj, certificatul va rămâne în vigoare până la următorul port în care navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, cu condiția ca această perioadă să nu depășească trei luni.

(14) Certificatele medicale pentru navigatorii care lucrează pe nave angajate în mod obișnuit în voiajuri internaționale trebuie să fie emise și în limba engleză.

(15) Toți navigatorii se supun periodic examenelor medicale. Ofițerii de cart cu probleme de sănătate, atestate de un medic ca fiind cauzate de munca pe timp de noapte, se transferă, dacă este posibil, la o muncă de zi pentru care sunt apți.

(16) Solicitarea pentru obținerea certificatului medical, precum și efectuarea examinării medicale prevăzute în prezentul articol sunt gratuite, orice costuri suportate de navigatori se returnează acestora de către armatorul navei care arborează pavilion român unde aceștia urmează a-și desfășura activitatea.

(17) Examinările medicale prevăzute în prezentul articol respectă principiul confidențialității medicale.

#### SECȚIUNEA a 3-a Pregătire profesională și calificări

Art. 7 - (1) Toți navigatorii care desfășoară o activitate la bordul unei nave care arborează pavilion român, trebuie să fie titularii unui brevet/certificat de capacitate conform funcției exercitate sau un document care să ateste calificarea pentru a-și exercita atribuțiile sau munca la bord.

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

(3) Fiecare navigator angajat pe o navă care arborează pavilion român, într-o funcție care este reglementată de către Convenția STCW, trebuie să fie pregătit și certificat în conformitate cu prevederile acesteia.

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

(5) Criteriile minime pe care trebuie să le îndeplinească furnizorii de educație, de formare profesională sau de perfecționare pentru a organiza și desfășura forme de pregătire și perfecționare aprobate, în vederea obținerii și menținerii valabilității brevetelor, certificatelor de capacitate și a altor certificate emise de ANR navigatorilor sunt stabilite conform legislației în vigoare.

(6) Informațiile privind furnizorii de educație sau de formare profesională autorizați să desfășoare aceste forme de pregătire aprobate se publică pe site-ul ANR.

#### SECȚIUNEA a 4-a Recrutare și plasare

Art. 8 - (1) Agențiile de furnizare navigatori sunt persoane juridice legal constituite în temeiul Legii societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv filialele societăților comerciale străine, înființate în România potrivit art. 42 și art. 44 din Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, autorizate de ANR, și care au ca activitate principală "Activități ale agențiilor de plasare a forței de muncă" cod CAEN 7810.



(2) Agențiile de furnizare navigatori desfășoară activități de recrutare și plasare a navigatorilor în baza autorizației emise de ANR și cu respectarea caietului de sarcini, anexă la autorizație, întocmit de ANR, în conformitate cu MLC 2006.

(3) Pentru a proteja și promova drepturile navigatorilor în ceea ce privește angajarea, ANR stabilește criteriile de autorizare pentru agențiile de furnizare navigatori prin decizie a directorului general al ANR, cu respectarea MLC 2006.

(4) Agențiile de furnizare trebuie să plaseze navigatorii la bordul navelor cu respectarea contractului de muncă al navigatorului, care poate fi inclusiv un contract încheiat între armator și organizația reprezentativă a navigatorilor afiliată ITF și/sau ETF sau, când acesta nu există, cu respectarea clauzelor și condițiilor din contractului de muncă tip IBF (International Bargaining Forum/ Forumul Internațional de Negociere Colectivă).

(5) Pentru autorizarea ca agenție de furnizare navigatori și reconfirmarea anuală a autorizației emise, ANR percepe tarife care sunt aprobate prin ordin al ministrului transportului și infrastructurii.

(6) Modelul autorizației care se emite de către ANR unei agenții de furnizare navigatori este prevăzut în Anexa nr.1 pct. 1 la prezenta ordonanță de urgență.

(7) Agențiile de furnizare navigatori au obligația ca, în termen de 6 luni de la data autorizării, să facă dovada implementării unui sistem de standarde de calitate pentru activitățile desfășurate. Copii ale documentelor care atestă implementarea sistemului de standarde de calitate vor fi depuse la ANR, în termen de 7 zile de la data obținerii acestora.

Art. 9 - Agențiile de furnizare navigatori:

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

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

c) nu solicită navigatorilor să facă plăți cu privire la costul transportului către și de la navă și nici să acopere costurile legate de repatriere din salariile sau alte drepturi ale navigatorilor;

d) asigură liberul acces la serviciul menționat, protejează și promovează drepturile de angajare ale navigatorilor și îndeplinesc prevederile Regulii 1.4 și a Normei 1.4. din MLC 2006.

#### SECȚIUNEA a 5-a

##### Criterii de autorizare și funcționare a agențiilor de furnizare navigatori

Art.10 - În vederea autorizării de către ANR, agențiile de furnizare navigatori trebuie:

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

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

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

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

e) să depună acte doveditoare sau declarație pe propria răspundere a coordonatorului activității de recrutare și plasare navigatori, sub sancțiunea falsului în declarații, astfel cum este acesta prevăzut la art. 326 din Legea nr. 286/2009 privind Codul penal, cu modificările și completările ulterioare, din care să rezulte că acesta nu a fost condamnat definitiv pentru săvârșirea unei infracțiuni contra libertății persoanei, infracțiuni privind traficul și exploatarea persoanelor vulnerabile sau înșelăciune, prevăzute de Codul penal, cu modificările și completările ulterioare, cu excepția situației în care a intervenit reabilitarea;

f) coordonatorul activității de recrutare și plasare navigatori trebuie să fi aibă o calificare în domeniu, cunoștințe maritime minime și experiență pe navele maritime pentru care se aplică prezenta ordonanță de urgență.

g) să garanteze protecția datelor personale ale navigatorilor potrivit Regulamentului 679/27.04.2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), precum și al altor acte normative incidente din domeniul protecției datelor personale;

h) să depună o formă precontractuală sau o copie a contractului de intermediere încheiat cu armatorul în care sunt menționate în mod expres toate navele acestuia pentru care se vor efectua serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor, în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul, precum și copii ale garanției/ garanțiilor financiare încheiate conform dispozițiilor prezentei ordonanțe de urgență.

garanție financiară - prin garanție financiară se înțelege o poliță de asigurare sau garanție bancară

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

(i) datele de identificare ale armatorului;

(ii) modelul de contract individual de muncă al navigatorilor și contractul colectiv de muncă;

(iii) moneda în care se efectuează plata, modalitățile de plată și datele de plată ale salariului;

j) să facă dovada constituirii unei garanții financiare în original și în copie pentru certificare conform cu originalul, care să poată fi executată necondiționat numai de către ANR.

k) agenția de furnizare navigatori este obligată să depună la ANR o copie a garanției financiare încheiată de armator, pentru navele unde agențiile plasează personal, garanție financiară care va acoperi repatrierea și orice pierderi pecuniare ale navigatorului în cazul nedeînplinirii de către armator a obligațiilor contractului muncă al navigatorului;

Art.11 - (1) Garanția financiară constituită în conformitate cu art.10 lit. k) din prezenta ordonanță de urgență, trebuie să acopere în orice moment, pentru navigatorii plasați de agenția de furnizare navigatori, indiferent de cetățenie:

a) salariile restante și alte drepturi datorate de armator navigatorului, stabilite prin contractul de muncă, contractul colectiv de muncă și /sau legislația națională în vigoare, limitate la 4 luni de neplată a acestora;

b) toate cheltuielile suportate în mod rezonabil de navigator sau pentru navigator, precum și costul de repatriere;

c) pierderile pecuniare ale navigatorilor dovedite cu documente justificative în cazurile neîndeplinirii de către agenția de furnizare navigatori sau de către armator a obligațiilor din contractul de muncă al navigatorului.

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

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

b) unei polițe de asigurare în valoare de 300 000 Euro.

(3) Agențiile de furnizare navigatori înregistrate la ANR au obligația ca prin garanția financiară prevăzută la art.10 lit. k) din prezenta ordonanță de urgență, să acopere pierderile pecuniare ale navigatorilor, înregistrate de aceștia ca urmare a neîndeplinirii de către agenția de furnizare navigatori sau de către armator a obligațiilor stabilite prin contractul de muncă al navigatorului.

Art. 12 - În vederea menținerii autorizației, agențiile de furnizare navigatori trebuie să:

a) dețină un registru în format fizic sau digital actualizat permanent cu toți navigatorii recrutați sau plasați prin intermediul lor și toate documentele și calificările acestora, care va fi pus la dispoziția ANR în scopul verificării;

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

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

d) verifice faptul că pentru toți navigatorii recrutați sau plasați prin intermediul lor, contractele de muncă sunt în conformitate cu prevederile Capitolului IV din prezenta ordonanță de urgență, cu legislația și prevederile contractului colectiv de muncă inclus în contractul individual;

e) verifice faptul că navigatorii recrutați și care vor fi plasați prin intermediul lor posedă calificările cerute, dețin documentele necesare pentru postul respectiv conform contractelor de muncă ale navigatorilor și sunt în conformitate cu legislația statului de pavilion și cu contractul colectiv de muncă;

- f) verifice examinările medicale, documentele de identitate ale navigatorilor și alte astfel de elemente, ce pot fi necesare navigatorilor pentru angajare;
- g) se asigure permanent că armatorul deține instrumente de garanție financiară valabile pentru acoperirea cheltuielilor aferente repatrierii în caz de abandon al navigatorilor într-un port străin;
- h) examineze orice plângere depusă cu privire la activitatea agenției, să răspundă la aceasta și să informeze ANR cu privire la plângerile la care nu s-a găsit nici o soluție;
- i) informeze trimestrial ANR despre navigatorii plasați prin intermediul acestora pe nave;
- j) depună la ANR, la dosarul de autorizare, orice nou contract de intermediere semnat cu un armator, precum și garanția financiară menționată la art. 10 din prezenta ordonanță de urgență și să nu plaseze nici un navigator la bordul navelor acestuia, până ce contractul sus menționat nu a fost depus și verificat;
- k) raporteze ANR imediat ce intră în posesia informațiilor, cazurile de deces, accidente și de îmbolnăvire soldate cu debarcarea de la navă precum și, pe cât posibil, cauzele acestor evenimente, cazurile de piraterie sau abandon;
- l) facă dovada plății de către armatori pentru navigatorii plasați la bordul navelor, a contribuțiilor de protecție și securitate socială pentru perioada angajării, conform art.65 din prezenta ordonanță de urgență;
- m) depună la ANR garanția financiară în original și în copie, pentru certificare conform cu originalul, într-o perioadă de 5 zile de la data constituirii garanției, precum și documentele de constituire a acesteia.

Art.13 - Navigatorii români vor informa cu privire la neplata drepturilor bănești convenite conform contractului de muncă autoritatea competentă a statului de pavilion al navei pe care sunt ambarcați, ANR, organizațiile reprezentative ale navigatorilor din care fac parte aceștia și agenția de furnizare navigatori prin care au fost plasați, după două luni de neplată a drepturilor convenite, dar nu mai târziu de 3 luni de la neplată.

Art.14 - (1) ANR va solicita disponibilizarea sumelor prevăzute a fi acoperite de garanția financiară dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

- a) navigatorul sau un reprezentant desemnat al acestuia reclamă abandonul și neplata drepturilor bănești pe ultimile 4 luni;
- b) reprezentantul organizațiilor navigatorilor implicate sau inspectorul Federației internaționale a lucrătorilor din transporturi - ITF/ inspectorul Federației Europene a lucrătorilor din transporturi - ETF, după caz, confirmă că s-au depus toate diligențele pentru repatriere și plata drepturilor bănești convenite.

(2) În situația în care a fost executată garanția financiară, parțial sau total, agenția de furnizare navigatori are obligația reconstituirii acesteia, în termen de maxim 10 zile.

(3) În situația încetării activității, agenția de furnizare navigatori rămâne responsabilă, în cazul tuturor navigatoriilor aflați încă sub contract, plasați prin intermediul acesteia, pentru:

a) salariile restante și alte drepturi datorate de armator navigatorului, stabilite prin contractul de muncă, contractul colectiv de muncă aplicabil și/sau legislația națională în vigoare, limitate la 4 luni de neplată a acestora;

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

c) pierderile pecuniare ale navigatorilor înregistrate de aceștia ca urmare a neîndeplinirii de către agenția de furnizare navigatori sau de către armator a obligațiilor stabilite prin contractul de muncă al navigatorului.

Art.15 - (1) Monitorizarea și controlul agențiilor de furnizare navigatori se face de către ANR, prin persoane împuternicite în acest scop, denumite agenți constatați, urmărindu-se respectarea criteriilor care au stat la baza autorizării acestora de către ANR și a prevederilor legale în vigoare.

(2) Monitorizarea și controlul agențiilor de furnizare navigatori au ca scop verificarea asigurării aplicării prevederilor prezentei ordonanțe de urgență referitoare la recrutarea, plasarea și protecția în materie de securitate socială a navigatorilor.

(3) Controlul se poate face și ca urmare a unei informații, sesizări sau raport depus de orice persoană sau navigator ori organizație a navigatorilor sau armatorilor implicați.

(4) La finalizarea controlului, agenții constatați întocmesc un raport de inspecție.

(5) Forma și conținutul raportului de inspecție prevăzut la alin. (4) se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

(6) În cazul în care în urma activităților de monitorizare și control se constată că agenția de furnizare navigatori nu mai îndeplinește criteriile de autorizare sau încalcă obligațiile care decurg din prevederile legale, ANR transmite decizia de suspendare a autorizației prevăzută la art. 8 alin. (2), motivată în mod detaliat, precum și o notificare prin care se acordă un termen de maximum 30 de zile în vederea remedierii celor constatate.

(7) Agenția de furnizare navigatori notifică ANR cu privire la îndeplinirea măsurilor stabilite în vederea remedierii neregulilor constatate și prezintă documente doveditoare, după caz. ANR analizează documentele transmise de titular, constată îndeplinirea măsurilor și emite o decizie privind ridicarea măsurii de suspendare a autorizației.

(8) ANR emite decizia de retragere a autorizației, când se constată următoarele:

a) agenția de furnizare navigatori nu îndeplinește măsurile de remediere a neregulilor constatate, în termenul prevăzut la alin. (6);

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

Art.16 - (1) Perioada de valabilitate a autorizației prevăzută la art. 8 alin. (2) este de maximum 5 ani, cu obligativitatea solicitării agenției de furnizare navigatori a reconfirmării anuale a acesteia.

(2) Reconfirmarea autorizației se face în baza activităților de monitorizare și control prevăzute la art. 15 alin. (1) - (3) și a rapoartelor de inspecție prevăzute la art. 15 alin. (4), prin aplicarea vizei anuale.

(3) Prin aplicarea vizei anuale se confirmă faptul că titularul desfășoară activitatea cu respectarea criteriilor pentru care a fost emisă autorizația de către ANR și a prevederilor legale în vigoare.

(4) În situația în care agenția de furnizare navigatori nu solicită reconfirmarea anuală, ANR emite decizia de retragere a autorizației acordate, fără a emite o decizie motivată în acest sens.

(5) Decizia de suspendare a autorizației, decizia privind ridicarea măsurii de suspendare a autorizației sau decizia de retragere a autorizației se concretizează în decizie a directorului general al ANR și se comunică agenției de furnizare navigatori în cauză în termen de 2 zile lucrătoare de la data emiterii.

Art.17 - (1) Agenția de furnizare navigatori poate contesta decizia de suspendare și/sau decizia de retragere a autorizației emisă de ANR la instanțele judecătorești competente.

(2) În situația retragerii autorizației, agenția de furnizare navigatori rămâne responsabilă, în cazul tuturor navigatorilor aflați încă sub contract, plasați prin intermediul acesteia, pentru:

a) salariile restante și alte drepturi datorate de armator navigatorului, stabilite prin contractul de muncă, contractul colectiv de muncă aplicabil și /sau legislația națională în vigoare, limitate la 4 luni de neplată a acestora;

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

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

Art.18 - (1) Activitățile de autorizare a agențiilor de furnizare navigatori efectuate de ANR, se vor desfășura în cadrul unui sistem de management al calității care trebuie să fie certificat în conformitate cu standardele internaționale aplicabile în materie de calitate.

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

(3) ANR postează pe site-ul instituției lista paviloanelor care au ratificat MLC 2006 și informații privind problemele care pot rezulta din angajarea pe o navă aflată sub pavilionul unui stat care nu a ratificat MLC 2006.

(4) Ministerul Afacerilor Externe, denumit în continuare MAE, prin misiunile diplomatice și oficiile consulare, depune diligențele necesare pentru ca, prin intermediul autorităților publice sau al organismelor străine competente, să asigure navigatorilor români plasați pe nave care arborează pavilion străin măsurile de protecție prevăzute în legislația statului respectiv și soluționarea, potrivit legislației aplicabile statului respectiv, a unor eventuale litigii având ca obiect acordarea drepturilor prevăzute de prezenta ordonanță de urgență.

(5) Organizațiile reprezentative ale navigatorilor din România sunt obligate să raporteze ANR imediat ce intră în posesia informațiilor, cazurile de deces, accidente și de îmbolnăvire soldate cu debarcarea de la navă precum și, pe cât posibil, cauzele acestor evenimente, cazurile de piraterie sau abandon, care privesc navigatorii români.

Art.19 - Armatorii navelor care arborează pavilion român, care folosesc serviciile agențiilor de furnizare navigatori stabilite în statele în care MLC nu se aplică, trebuie să se asigure că acele agenții de furnizare navigatori respectă prevederile prezentei ordonanțe de urgență.

## CAPITOLUL IV Condiții de angajare

### SECȚIUNEA 1 Contractele de muncă ale navigatorilor

Art.20 - (1) Navigatorii care lucrează la bordul navelor care arborează pavilion român ori străin trebuie să dețină un contract de muncă al navigatorilor semnat atât de navigator, cât și de armator sau de un reprezentant al armatorului prin care sunt garantate condiții decente de muncă și de viață la bordul navei conform prevederilor prezentei ordonanțe de urgență.

(2) Navigatorilor care semnează un contract de muncă al navigatorilor trebuie să li se ofere posibilitatea de a examina și de a solicita consiliere cu privire la contract înainte de semnarea acestuia, precum și alte astfel de facilități necesare pentru a garanta faptul că aceștia au încheiat în mod liber un contract cu o înțelegere suficientă a drepturilor și responsabilităților lor.

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

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

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

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

(7) Carnetul de marinar și adeverința de stagiu de ambarcare nu conțin nici o apreciere a calității muncii desfășurate la bord de către navigator și nici o indicație referitoare la salarizarea acestuia.

(8) Forma și conținutul adeverinței de stagiu de ambarcare se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii. Adeverința de stagiu de ambarcare va fi redactată în limba română și în limba engleză.

(9) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că o copie a Contractului Colectiv de Munca este disponibilă la bord.

(10) În cazul în care limba în care este redactat contractul de muncă al navigatorilor sau contractul colectiv de muncă nu este limba engleză, următoarele documente trebuie să fie disponibile la bord, în limba engleză:

a) o copie a unui formular standard al contractului; și

b) contractul colectiv de muncă care face obiectul inspecțiilor statului portului.

Art.21 - (1) Contractul de muncă al navigatorului indiferent de pavilionul navei trebuie să conțină minimum următoarele elemente:

- a) numele complet al navigatorului, data nașterii sau vârsta, precum și locul nașterii;
- b) numele și adresa armatorului;
- c) locul și data când intră în vigoare contractul de muncă;
- d) funcția/ poziția pe care este angajat navigatorul;
- e) salariul navigatorului sau, după caz, formula utilizată pentru calcularea acestuia;
- f) cuantumul concediului anual plătit sau, după caz, formula utilizată pentru calcularea acestuia;
- g) termenul contractului și condițiile încetării sale, în special atunci când:
  - (i) contractul a fost încheiat pe o perioadă nedeterminată și prevederile acestuia îndreptățesc ambele părți să înceteze contractul, iar perioada de preaviz solicitată nu este mai scurtă pentru armator decât pentru navigator; sau
  - (ii) contractul a fost încheiat pentru o perioadă determinată; sau
  - (iii) contractul a fost încheiat pentru un singur voiaj, cu indicarea portului de destinație și perioada de timp care trebuie să treacă de la sosire înainte ca navigatorul să poată fi concediat;
- h) beneficiile în materie de sănătate și protecție socială care trebuie asigurate navigatorului de către armator;
- i) dreptul navigatorului de a fi repatriat; și
- j) trimiterea la contractul colectiv de muncă, după caz.
- k) orice alte detalii care pot fi solicitate de legislația națională.

(2) Preavizul dat de către navigatori armatorilor în cazul încetării anticipate a contractului de muncă nu poate fi mai mic de 20 zile lucrătoare.

(3) Preavizul dat de către armatori în cazul încetării anticipate a contractului de muncă nu poate fi mai mic de 20 zile lucrătoare, în conformitate cu prevederile prezentei Ordonanțe de Urgență.

(4) Durata perioadei continue de serviciu la bordul navei nu trebuie să depășească 8 luni.

Art.22 - (1) Un navigator este pe deplin îndreptățit să solicite încetarea contractului de muncă fără preaviz și fără penalități, în conformitate cu orice contract colectiv de muncă aplicabil, în următoarele situații:

- a) când survine moartea sau boala gravă a soției/soțului, copilului sau a unui părinte;
- b) dacă nava pe care navigatorul se află îmbarcat este pe cale de a naviga într-o zonă de război, așa cum este definită în asigurarea navei și în care navigatorul nu consimte să meargă.

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

- a) nava este vândută sau reținută pentru neindeplinirea standardelor de siguranță mai mult de 30 de zile;
- b) navigatorul este în imposibilitatea de a continua îndeplinirea îndatoririlor la bordul navei, consecință a rănirii sau îmbolnăvirii.



(3) Contractul de muncă al navigatorului va continua să își producă efectele atâta timp cât navigatorul este ținut captiv la navă sau înafara ei ca urmare a actelor de piraterie sau jafuri armate, indiferent de data expirării sau terminării acestuia.

## SECȚIUNEA a 2-a Salarii

Art.23 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român iau măsuri pentru ca plata salariilor navigatorilor să se facă în următoarele condiții:

a) să fie efectuată la intervale care să nu depășească o lună;

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

(i) salariul, diurnele și/sau orice altă plată făcută pentru acoperirea cheltuielilor pe parcursul extern al navigatorului

(ii) plățile suplimentare;

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

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

(i) la solicitarea acestora, făcută la momentul începerii sau în cursul desfășurării activității prin virament bancar sau prin mijloace analoge; și

(ii) aceste viramente bancare să fie efectuate în timp util și direct persoanei sau persoanelor desemnate de navigatori.

(2) Orice sumă reținută pentru un serviciu vizat la alin.(1), lit c) trebuie să fie într-un quantum rezonabil și rata de schimb aplicată să corespundă ratelor oficiale publicate.

(3) Salariul navigatorului cu toate beneficiile din contractul de muncă va continua să fie plătit atâta timp cât navigatorul este ținut captiv la navă sau înafara ei ca urmare a actelor de piraterie sau jafuri armate, până la eliberarea sa și revenirea în țară.

Art. 24 - (1) În situația în care contractul de muncă include compensații separate pentru orele suplimentare lucrate, armatorii navelor care arborează pavilion român iau măsuri pentru ca la bord să fie respectate următoarele:

a) în scopul calculării salariilor, orele normale de lucru pe mare și în port nu pot să depășească 8 ore/zi;

b) în scopul calculării orelor suplimentare, durata normală de lucru pe săptămână remunerată prin salariu de bază, nu trebuie să depășească 40 de ore pe săptămână;

c) rata sau ratele de remunerare pentru orele suplimentare nu trebuie să fie mai mici decât 125% din salariul de bază sau salariul pe oră; și

d) comandantul sau persoana desemnată de acesta trebuie să păstreze o înregistrare cu toate orele suplimentare efectuate, semnate de către navigator și de cel care înregistrează la intervale nu mai mari de o lună.

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

a) contractul de angajare a navigatorului trebuie să specifice clar, dacă este cazul, numărul de ore de muncă pe care navigatorul trebuie să îl desfășoare în schimbul remunerației sale și orice alocație suplimentară care poate fi datorată în plus la salariul consolidat și în ce circumstanțe;

b) în cazul în care orele suplimentare sunt plătite ca ore peste program din cele acoperite de salariul consolidat, rata orară nu trebuie să fie mai mică de 125% din rata orară de bază, corespunzătoare orelor normale de lucru, așa cum sunt definite la alin. (1).

c) prevederea de la alin. (1) trebuie aplicată și orelor suplimentare incluse în salariul consolidat;

d) remunerația pentru acea parte din salariul total sau parțial consolidat, reprezentând orele normale de lucru, așa cum este definit la alin (1) lit. a) nu este mai mică decât salariul minim aplicabil; și

e) pentru navigatorii ale căror salarii sunt parțial consolidate, arhiva tuturor orelor suplimentare trebuie păstrată și aprobată potrivit alin (1) lit. d).

(3) Reprezentanții organizațiilor reprezentative ale armatorilor și navigatorilor participă la stabilirea procedurilor în vederea determinării salariului minim pentru navigatori la momentul negocierii contractului colectiv de muncă.

(4) La stabilirea nivelului minim al salariului de bază trebuie să se ia în considerare: natura muncii în sectorul maritim, numărul membrilor echipajului navelor și durata normală de lucru a navigatorilor; nivelul minim al salariului de bază nu trebuie să fie mai mic decât nivelul salariului de baza agreat pentru timonier în Forumul Comisiei Maritime - Joint Maritime Commission - JMG din cadrul Organizației Internaționale a Muncii.

(5) Prevederile art. 23 și art. 24 din prezenta secțiune nu aduc atingere clauzelor convenite ca urmare a negocierilor dintre armatori sau organizațiile acestora și organizațiile navigatorilor cu privire la termenii și condițiile minime standard de angajare, termeni și condiții recunoscute de Autoritatea Navală Română.

### SECȚIUNEA a 3-a

#### Orele de muncă și orele de odihnă

Art.25 - (1) Norma orelor de muncă pentru navigator este prevăzută în contractul colectiv de muncă și nu poate fi mai mare de 8 ore/zi, cu două zile de odihnă săptămânal și odihna în zilele de sărbătoare.

(2) Limitele orelor de lucru sau de odihnă reprezintă:

a) numărul orelor de lucru nu depășesc:

(i) 14 ore în orice perioadă de 24 ore;

(ii) 72 de ore în orice perioadă de șapte zile

sau

b) numărul orelor de odihnă nu pot fi mai puține decât:

(i) 10 ore în orice perioadă de 24 ore;

(ii) 77 de ore în orice perioadă de șapte zile.

(3) Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, dintre care una va fi de cel puțin 6 ore, iar intervalul dintre două perioade consecutive de odihnă nu va depăși 14 ore.

(4) Rolurile de echipaj de adunare, de abandon, pentru stingerea incendiilor și de salvare, precum și alte roluri și exerciții prevăzute în reglementările naționale și în convențiile internaționale aplicabile, se efectuează astfel încât să se diminueze perturbarea orelor de odihnă și să nu genereze oboseală.

(5) Atunci când un navigator aflat în perioada normală de odihnă este chemat la post, cum ar fi cazul în care o sală a mașinilor a rămas nesupravegheată, navigatorului i se acordă o perioadă corespunzătoare de odihnă compensatorie la bord, dacă perioada normală de odihnă este perturbată de chemări la post.

(6) Armatorul și comandantului navei trebuie să se asigure că navigatorul beneficiază de minimum de ore de odihnă.

Art.26 - (1) Niciuna dintre prevederile prezentei ordonanțe de urgență nu aduce atingere dreptului imperativ al comandantului unei nave de a cere unui navigator să efectueze oricâte ore de lucru sunt necesare pentru siguranța imediată a navei, a persoanelor de la bord și a încărcăturii sau în scopul ajutorării altor nave ori a persoanelor aflate în pericol pe mare.

(2) În conformitate cu alin. (1), comandantul poate să suspende programul orelor de lucru sau al orelor de odihnă și să solicite unui navigator să efectueze oricâte ore de lucru sunt necesare, până la restabilirea situației normale.

(3) De îndată ce este practic posibil, după restabilirea situației normale, comandantul se asigură ca toți navigatorii care au efectuat o activitate în perioada programată pentru odihnă să beneficieze de o perioadă de odihnă corespunzătoare.

Art.27 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că la bordul navelor lor, în locuri ușor accesibile, este afișat un tabel cu organizarea muncii la bord.

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

a) programul de serviciu pe mare și în port; și  
b) numărul maxim de ore de lucru sau numărul minim de ore de odihnă, prevăzut de prezenta ordonanță de urgență.

(3) Tabelul va fi stabilit într-un format standard publicat de către Organizația Internațională a Muncii sau stabilit de ANR și făcut public pe site-ul său, în limba sau limbile de lucru folosite la bordul navei și în limba engleză.

(4) Pentru a permite monitorizarea respectării dispozițiilor stabilite la art. 25, la bordul navelor care arborează pavilion român se înregistrează orele zilnice de lucru sau de odihnă ale navigatorilor.

(5) La bordul navelor care arborează pavilion român sunt păstrate copii ale înregistrărilor prevăzute la alin. (4) pentru o perioadă de 3 ani. Acestea trebuie să fie într-un format standard publicat de către Organizația Internațională a Muncii sau stabilit de ANR, în limba sau limbile de lucru ale navei și în limba engleză.

(6) Fiecare navigator trebuie să primească o copie a înregistrărilor care îl privesc, semnată de comandant sau de o persoană autorizată de comandant, precum și de navigator.

(7) Înregistrările prevăzute la alin. (4) sunt examinate și vizate la intervale corespunzătoare de comandantului navei sau de o persoană autorizată de comandant, în vederea monitorizării respectării

prevederilor care reglementează orele de lucru și orele de odihnă, prevăzute în prezenta ordonanță de urgență.

(8) La stabilirea, aprobarea sau revizuirea nivelurilor de dotare cu personal, este necesar să se țină seama de nevoia de a se evita sau diminua, pe cât este posibil, orele excesive de lucru, și de a se asigura odihnă suficientă și de a limita oboseala.

(9) Dacă înregistrările sau alte dovezi indică încălcări ale prevederilor care reglementează orele de lucru sau orele de odihnă, se iau măsuri de remediere, inclusiv revizuirea mărimii echipajului navei, dacă este necesar, în scopul unor încălcări viitoare.

(10) Toate navele care arborează pavilion român trebuie să fie asigurate cu un echipaj suficient, sigur și eficient, în conformitate cu certificatul privind echipajul minim de siguranță emis de ANR.

(11) Următoarele prevederi trebuie aplicate pe mare și în port pentru toți navigatorii tineri care au mai puțin de 18 ani:

a) orele de muncă nu trebuie să depășească 8 ore pe zi și 40 de ore pe săptămână, iar orele suplimentare pot fi asigurate numai în situațiile prevăzute la art. 26 alin. (1);

b) trebuie acordat un timp suficient pentru toate mesele și trebuie asigurată o pauză de cel puțin o oră pentru masa principală; și

c) trebuie acordată o pauză de odihnă de 15 minute la fiecare două ore de muncă continuă.

(12) Prevederile alin. (11) nu scutesc tinerii navigatori de obligația general valabilă pentru toți navigatorii de a lucra în situațiile prevăzute la art. 26 alin. (1)

(13) Armatorul navei asigură comandantului resursele necesare în vederea respectării obligațiilor care decurg din prezenta ordonanță de urgență, inclusiv cele referitoare la asigurarea echipajului minim de siguranță al navei.

(14) Comandantul ia toate măsurile necesare pentru ca cerințele privind orele de muncă și orele de odihnă ale navigatorilor, care decurg din prezenta ordonanță de urgență, să fie respectate.

#### SECȚIUNEA a 4-a Dreptul la concediu

Art.28 - (1) Fiecare navigator care îndeplinește atribuții la bordul navelor care arborează pavilion român au dreptul la concediu anual, conform prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, astfel:

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

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

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

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

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

(4) Navigatorilor li se pot acorda de către comandantul navei permisiuni la uscat ori de câte ori este posibil doar în cazul în care cerințele operaționale ale funcției/poziției lor de la bord permit acest lucru, acestea nefiind scăzute din concediul anual plătit.

(5) Orice perioadă de serviciu efectuată la bordul navei după încetarea contractului de muncă, până în primul port în care navigatorul se repatriază, trebuie considerată ca făcând parte din perioada de serviciu.

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

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

(8) Tinerii sub 18 ani care au o perioadă de 6 luni de ambarcare ori mai mică stabilită prin contractul colectiv de muncă fără a fi efectuat concediul de odihnă, au dreptul la repatriere pe cheltuiala armatorului pentru efectuarea concediului acumulat.

#### SECȚIUNEA a 5-a Repatrierea

Art.29 - (1) Navigatorii au dreptul la repatriere fără nici un cost suportat de aceștia în următoarele situații:

- a) atunci când contractul de muncă al navigatorului încetează în timp ce navigatorul este în străinătate;
- b) atunci când contractul de muncă al navigatorului încetează la cererea angajatorului în conformitate cu termenii acestuia;
- c) atunci când contractul de muncă al navigatorului încetează la cererea navigatorului din motive întemeiate;
- d) atunci când navigatorii nu mai sunt apti de a-și îndeplini îndatoririle potrivit contractului de muncă sau când nu mai este posibil să i se ceară acest lucru, ținând cont de împrejurări speciale.

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

- a) atunci când se depășește durata maximă a perioadei de serviciu la bordul navei; astfel de perioade nu trebuie să fie mai lungi de 12 luni;
- b) în caz de boală, accident sau alt motiv medical care impune repatrierea acestora, dacă sunt transportabili din punct de vedere medical;
- c) în caz de naufragiu;
- d) în cazul în care armatorul nu mai este în măsură de a-și îndeplini obligațiile legale sau contractuale ca și angajator al navigatorilor din motive precum insolvabilitatea, vânzarea navei, schimbarea înregistrării navei sau orice alt motiv similar;
- e) în cazul în care nava este trimisă spre o zonă de război, așa cum se stipulează în legislația națională sau contractele de muncă, unde navigatorul nu consimte să meargă;

f) în cazul încheierii sau suspendării contractului de muncă al navigatorului conform unei acțiuni/decizii industriale sau a contractului colectiv de muncă sau orice alte motive similare.

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

a) călătoria prin mijloace potrivite și rapide, de regulă cu avionul, până la destinația aleasă pentru repatriere, conform alin. (4);

b) cazarea și masa din momentul în care navigatorii părăsesc nava și până ajung la destinația de repatriere;

c) plata unei sume raportate la salariul de bază/zi de transport sau cum este prevăzut în contractul colectiv de muncă, transportul și transbordul efectelor personale ale navigatorului până la destinația de repatriere, precum și orice alte costuri sau cheltuielile rezonabile;

d) tratament medical, dacă este cazul, până când navigatorii sunt apti pentru transport către destinația de repatriere și asistența medicală necesară pe perioada repatrierii;

e) cheltuielile aferente însoțitorului, dacă necesitatea prezenței acestuia este decisă de medicul calificat.

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

a) locația unde navigatorul a semnat contractul de muncă;

b) statul de domiciliu al navigatorului; sau

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

(5) Dreptul la repatriere poate înceta dacă navigatorul în cauză nu îl revendică într-o perioadă de timp mai mică de 10 săptămâni de la data terminării contractului sau astfel cum este prevăzut în contractul colectiv de muncă, cu excepția cazului în care navigatorul este ținut captiv pe sau în afara navei ca rezultat al actelor de piraterie sau jaf armat împotriva navei.

Art.30 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român, angajate în voiajuri internaționale, trebuie să facă dovada constituirii unei garanții financiare care va asigura acces direct, acoperire suficientă și asistență financiară rapidă și eficace pentru orice navigator abandonat pe una din navele sale.

(2) Garanția financiară trebuie să acopere în orice moment cheltuielile de repatriere ale tuturor navigatorilor angajați la bordul navelor lor și neplata drepturilor bănești convenite acestora, stabilite prin contractul de muncă, contractul colectiv de munca aplicabil și/sau legislația națională în vigoare limitate la 4 luni de neplată pentru oricare astfel de drepturi restante, toate cheltuielile suportate în mod rezonabil de navigator, inclusiv costul repatrierii menționat la art. 29, alin. (3), precum și nevoile esențiale ale navigatorului, inclusiv elemente cum ar fi: hrană adecvată, îmbrăcăminte, dacă este necesar, cazare, rezerve de apă potabilă, combustibil esențial pentru supraviețuirea la bordul navei, asistență medicală necesară, precum și orice alte costuri rezonabile sau taxe determinate de acțiunea sau prin omisiunea ce au condus la abandon, până la sosirea navigatorului la domiciliu.

(3) Garanția financiară trebuie să fie valabilă și să fie disponibilă la bordul navei.

(4) Garanția financiară trebuie să conțină următoarele informații:

a) denumirea navei;

b) portul de înmatriculare al navei;

c) indicativul de apel al navei;

- d) numărul IMO al navei;
- e) numele și adresa furnizorului sau furnizorilor garanției financiare;
- f) datele de contact ale persoanelor sau ale entității responsabile cu prelucrarea cererilor de asistență din partea navigatorilor;
- g) numele armatorului;
- h) perioada de valabilitate a garanției financiare; și
- i) o atestare din partea furnizorului garanției financiare a faptului că aceasta îndeplinește în mod cumulativ toate aspectele prevăzute în norma A2.5.2 și A4.2.1 din MLC 2006.

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

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

(7) Armatorul navei care arborează pavilion român, precum și ANR au obligația de a notifica navigatorul cu privire la faptul că garanția financiară urmează să fie anulată sau să expire. Pentru cazul anulării garanției financiare, ANR va notifica navigatorul imediat ce constată cauzele ce impun anularea acesteia. În cazul în care garanția financiară urmează să expire, atât armatorul, cât și ANR vor notifica navigatorul cu 45 de zile înainte de data expirării.

Art.31 - Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să depună la ANR garanția financiară în caz de abandon al navigatorilor și o copie a acesteia, conformitatea cu originalul fiind certificată de către personalul ANR.

Art. 32 - Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să informeze în scris ANR cu privire la orice modificare a condițiilor pe baza cărora a fost emisă garanția financiară în caz de abandon al navigatorilor.

Art.33 - (1) ANR, navigatorii și organizația reprezentativă a navigatorilor au dreptul de a solicita disponibilizarea garanției financiare prevăzută la art. 30 alin. (1) prin notificarea emitentului garanției financiare care este responsabil în această situație.

(2) Sumele disponibilizate din garanția financiară prevăzută la art. 30 alin. 1 vor fi depuse în contul indicat de navigator sau de organizația navigatorilor care dovedește că are acordul navigatorului în cauză.

Art. 34 - (1) Dacă armatorul unei nave care arborează pavilion român nu întreprinde măsurile necesare pentru repatrierea navigatorilor care au acest drept sau nu își asumă costul acesteia, ANR împreună cu organizațiile reprezentative ale navigatorilor repatriază navigatorii în cauză.

(2) Cheltuielile generate de situația de abandon vor fi acoperite prompt din garanția financiară prevăzută la art. 30 alin. (2), la cererea făcută de către navigator sau un reprezentant desemnat al acestuia și însoțită de justificarea corespunzătoare a acestui drept, în conformitate cu art.30 din prezenta ordonanță de urgență.

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

(4) În cazul în care nu există garanție financiară, atunci când a fost plătit costul repatrierii conform alin.(1), ANR poate reține navele armatorului în cauză până la recuperarea cheltuielilor ocazionate de repatriere.

(5) Dispozițiile prezentei ordonanțe de urgență nu aduc atingere dreptului furnizorului de garanție financiară de a face apel la o cale de atac împotriva unei părți terțe.

(6) Dispozițiile prezentei ordonanțe de urgență nu aduc atingere altor drepturi mai favorabile ale navigatorilor, cererilor sau căilor de atac legale pe care le poate utiliza navigatorul în scopul obținerii despăgubirilor pentru situații de abandon.

Art.35 - În situația în care compania armatorului își încetează activitatea, ANR verifică îndeplinirea obligațiilor contractuale ale acestuia față de navigatori.

Art.36 - (1) ANR controlează respectarea tuturor condițiilor privind constituirea și menținerea garanției financiare prevăzută la art. 30 alin.(1).

(2) În toate cazurile în care se constată, din oficiu sau la sesizarea altor părți interesate, că nu mai sunt îndeplinite condițiile stabilite în garanția financiară în caz de abandon al navigatorilor, ANR retrage Certificatul MLC.

Art. 37 - ANR are obligația, în termen de 5 zile de la data emiterii deciziei de retragere a Certificatului MLC, să comunice în scris companiei aplicarea măsurii de retragere a acestuia, cu motivarea deciziei.

Art.38 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român:

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

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

c) nu solicită navigatorilor să facă plăți cu privire la costul transportului către navă și nici să acopere costurile legate de repatriere din salariile sau alte drepturi ale navigatorilor;

d) asigură liberul acces la serviciul de recrutare și plasare personal navigant, protejează și promovează drepturile de angajare ale navigatorilor și îndeplinesc prevederile Regulii 1.4 și a Normei 1.4. din MLC 2006.

Art.39 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să se asigure că la bordul navelor lor există o copie a garanției financiare constituită în conformitate cu dispozițiile art. 30 și o copie a prevederilor naționale referitoare la repatriere, redactate în limba de lucru de la bordul navei și că acestea sunt puse la dispoziția navigatorilor, afișate într-un loc vizibil la bord. Copia garanției financiare în caz de abandon al navigatorilor trebuie să fie în limba engleză sau însoțită de o traducere în limba engleză. În cazul în care există garanții financiare emise de mai mulți furnizori, documentul emis de fiecare furnizor trebuie să fie disponibil la bord.

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

Art.40 - (1) Dacă un armator al unei nave care arborează pavilion străin și nici autoritatea statului de pavilion nu inițiază demersurile necesare pentru repatrierea navigatorilor români care au acest drept și care au contract de muncă încheiat cu armatorul și sunt plasați pe nava respectivă printr-o agenție



de furnizare navigatori cu sediul in România, ANR împreună cu reprezentanții organizațiilor navigatorilor și agenția de furnizare navigatori implicată au obligația de a asigura repatrierea navigatorilor în cauză.

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

(3) În cazul în care navigatorul nu este plasat printr-o agenție de furnizare navigatori, MAE va acoperi cheltuielile de repatriere, iar costurile efectuate vor fi recuperate de la statul de pavilion al navei.

Art.41 - (1) În situația prevăzută la art. 40, ANR va solicita disponibilizarea sumelor necesare, acoperite de garanția financiară pentru cazurile de abandon al navigatorilor, dacă aceștia reclamă abandonul și necesitatea repatrierii, confirmate de autoritatea competentă a statului portului unde a avut loc abandonul sau de organizațiile naționale/ internaționale ale navigatorilor .

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

#### SECȚIUNEA a 6-a

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

Art.42 - (1) În toate cazurile cauzate de pierderea sau naufragiul navei, armatorul unei nave care arborează pavilion român trebuie să plătească fiecărui navigator aflat la bord o compensație financiară adecvată pentru pierderea locului de muncă, urmare a unei astfel de pierderi sau naufragiului.

(2) Compensația financiară pentru pierderea locului de muncă va fi în cuantumul a două luni de salariul sau cât se prevede în contractul colectiv de muncă, aplicându-se cuantumul cel mai favorabil pentru navigator.

(3) Dispoziția prevăzută la alin. (1) nu aduce atingere oricăror altor drepturi de care beneficiază un navigator, ca urmare a pierderilor sau vătămărilor datorate naufragiului ori pierderii navei.

#### SECȚIUNEA a 7-a

##### Dotarea cu echipaj

Art. 43 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să se asigure că au la bord un număr suficient de navigatori, pe funcții adecvate, pentru ca navele lor să fie exploatate eficient și în siguranță.

(2) Fiecare navă care arborează pavilion român trebuie să aibă un echipaj adecvat, în ceea ce privește numărul și calificările, pentru a asigura siguranța și securitatea navei, respectând toate condițiile de exploatare, precum și particularitățile specifice voajului, conform certificatului privind echipajul minim de siguranță emis de ANR.

(3) Atunci când se stabilește nivelul dotării navei cu echipaj minim de siguranță se iau în considerare următoarele:

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

b) cerințele cuprinse în MLC 2006, Regula 3.2 și Norma A 3.2 - referitoare la alimentația și serviciul de servire a mesei, precum și în Regula 4.1 și Norma A 4.1- referitoare la îngrijirile medicale la bordul navei din MLC 2006;

c) principiile din instrumentele internaționale aplicabile, în special cele ale Organizației Maritime Internaționale, referitoare la dotările cu echipaj.

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

#### SECȚIUNEA a 8-a

Cariere, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatori

Art. 44 - (1) În elaborarea și menținerea unei politici naționale pentru promovarea ocupării forței de muncă în sectorul maritim și pentru încurajarea dezvoltării carierei și a competențelor, precum și mai multe posibilități de încadrare în muncă pentru navigatorii români, în scopul furnizării sectorului maritim a unei forțe de muncă stabilă și competentă, MTI are în vedere următoarele :

a) criteriile de competență cel puțin în conformitate cu prevederile convențiilor internaționale aplicabile la care România este parte;

b) principiul liberului acces la piața muncii, națională și internațională;

c) asigurarea unui număr echilibrat de furnizori de servicii de recrutare și plasare a navigatorilor care operează pe teritoriul României, raportat la oferta pieții; și

d) respectarea de către armatori a prevederilor MLC 2006 și a prezentei ordonanțe de urgență.

Art. 45 - (1) Scopul politicii menționate la art. 44 este acela de a ajuta navigatorii să își consolideze competențele, calificările și posibilitățile de încadrare în muncă.

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

(4) În stabilirea de măsuri comune în punerea în aplicare a acestei politici și îndeplinirii obiectivelor menționate MTI asigură prin ANR consultarea între organizațiile din România de armatori, furnizorii de servicii de recrutare și plasare a navigatorilor și organizațiile sindicale ale navigatorilor.

Art. 46 - Armatorii navelor care arborează pavilion român vor încheia protocoale de înțelegere cu furnizori de educație, de formare profesională sau de perfecționare a personalului navigant, care desfășoară activități în condițiile legii, pentru asigurarea condițiilor de efectuare a stagiului obligatoriu pentru cel puțin un cadet/pe compartiment/pe navă.

### CAPITOLUL V

Cazare, facilități de recreere, alimentație și serviciul de masă

#### SECȚIUNEA 1

Cazare și facilități de recreere

Art.47 - (1) Prevederile Normei A3.1 - Cazarea și facilitățile de recreere din MLC 2006, se aplică navelor care arborează pavilion român, construite începând cu data de 24 noiembrie 2016.

(2) Pentru navele care arborează pavilion român, construite înaintea acestei date, prevederile referitoare la construcția și echipamentul navelor, enunțate în Convenția nr. 92/1949 privind cazarea echipajelor (revizuită) adoptată de Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva la 18 iunie 1949 și Convenția nr. 133/1970 privind cazarea echipajelor (dispoziții complementare) adoptată de Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva la 30 octombrie 1970, pe care România le-a ratificat prin Ordonanța Guvernului nr. 16/2000 privind ratificarea unor convenții adoptate de Organizația Internațională a Muncii, vor continua să fie aplicate în măsura în care acestea erau aplicabile înainte de data menționată la alin. (1), potrivit legislației naționale.

(3) Prevederile amendamentelor Codului din MLC 2006 referitoare la cazarea și facilitățile de recreere se vor aplica doar navelor care arborează pavilion român, construite începând cu data intrării în vigoare a amendamentului.

Art.48 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să se asigure că pe navele lor sunt oferite condiții de masă și cazare, precum și facilități de recreere sigure și decente pentru navigatorii care se află la bordul acestora, în conformitate cu respectarea Normelor Metodologice de punere în aplicare a prevederilor Convenției nr. 163/1987 privind bunăstarea navigatorilor pe mare și în port, adoptată la cea de-a 74-a sesiune a Conferinței generale a Organizației Internaționale a Muncii, la Geneva la 8 octombrie 1987, ratificată prin Ordonanța Guvernului nr. 52/2001, aprobată prin Legea 772/2001, aprobate prin H.G. 672/2003.

(2) Toate navele care arborează pavilion român trebuie să îndeplinească standardele minime pentru cazarea navigatorilor, condițiile de viață și de muncă de la bord potrivit prevederilor paragrafelor 6 - 17 din Norma A.3.1. din MLC 2006.

(3) ANR va inspecta navele care arborează pavilion român, conform Regulii 5.1.4 din MLC 2006, atunci când:

- a) o navă este înmatriculată sau reînmatriculată; sau
- b) condițiile de cazare pe navă au fost substanțial modificate.

Art.49 - Standardele minime pentru nave, în ceea ce privește condițiile de cazare, sunt următoarele:

a) (i) în locurile destinate cazării, înălțimea spațiului liber este suficientă; aceasta nu trebuie să fie mai mică de 203 centimetri, în scopul asigurării unei depline libertăți de mișcare;

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

b) spațiile de cazare sunt izolate corespunzător;

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

d) pe navele de pasageri și navele speciale construite conform Codului SPS, denumite în continuare "navă cu destinație specială", ANR poate, sub rezerva luării unor măsuri corespunzătoare pentru iluminat și ventilație, să permită locația cabinelor pentru dormit sub linia de încărcare, dar în niciun caz sub pasarelele de lucru;

e) să nu existe acces direct la cabinele de dormit dinspre spațiile de marfă, sala mașini, bucătăria, magazii, uscătorii sau zone sanitare comune; acea parte a peretelui de rezistență care separă aceste locuri de cabine și pereții de rezistență externi este construită din oțel sau alt material care să fie etanș la apă și gaz;

f) materialele folosite pentru a construi pereții de rezistență interiori, panourile și căptușelile, podelele și racordurile trebuie să fie adaptate scopului și favorabile asigurării unui mediu sănătos;

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

h) cazarea și facilitățile de recreere și de masă trebuie să respecte dispozițiile din Regula 4.3 și prevederile similare din Codul MLC 2006 cu privire la protecția sănătății și securității, prevenirea accidentelor, prevenirea riscurilor expunerii la niveluri nocive de zgomot și vibrație, a altor factori ambientali și produse chimice de la bordul navelor, și trebuie să garanteze un mediu acceptabil de viață și de muncă la bord pentru navigatori.

Art.50 - Standardele minime pentru nave, în ceea ce privește ventilația, încălzirea și iluminatul sunt următoarele:

a) cabinele de dormit și sălile de masă trebuie să fie prevăzute cu sisteme de ventilație adecvate, cu posibilitate de reglare;

b) navele, cu excepția acelor care navigă în mod obișnuit acolo unde condițiile temperate de climă nu necesită acestea, trebuie să fie echipate cu sistem de climatizare pentru cazarea navigatorilor, pentru orice stație radio poziționată separat, precum și pentru postul central de comandă din sala mașini;

c) toate spațiile sanitare trebuie să asigure ventilație în aer liber, independentă de orice altă parte a spațiului de locuit;

d) trebuie asigurată căldură adecvată printr-un sistem de încălzire corespunzător, cu excepția navelor aflate exclusiv în voiajuri cu condiții de climă tropicale;

e) sub rezerva unor amenajări speciale, eventual permise la bordul navelor de pasageri, cabinele de dormit și sălile de servit masa trebuie să asigure lumină naturală și să fie prevăzute cu lumina artificială adecvată;

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

Art.51 - Standardele minime pentru nave, în ceea ce privește spațiile de odihnă la bord, acolo unde se impun, sunt următoarele:

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

b) sunt asigurate cabine separate pentru bărbați și femei;

c) cabinele au o dimensiune adecvată și sunt corespunzător echipate, astfel încât să asigure un confort rezonabil și să ușureze întreținerea;

d) o cușetă separată este asigurată în orice situație pentru fiecare navigator;

e) dimensiunile interioare minime ale unei cușete sunt de cel puțin 198 centimetri per 80 centimetri;

f) suprafața pentru fiecare ocupant al cabinei nu poate fi mai mică decât:

(i) 4,5 metri pătrați pentru navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000;

- (ii) 5,5 metri pătrați pentru navele cu un tonaj brut între 3.000 și 10.000;
  - (iii) 7 metri pătrați pentru navele cu un tonaj brut egal sau mai mare de 10.000.
- g) cu toate acestea, pentru a asigura o singură cușetă în cabine, pe nave cu tonaj brut mai mic de 3.000, nave de pasageri și nave cu destinație specială, ANR poate permite o suprafață mai mică;
- h) pe navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000, altele decât navele de pasageri și navele cu destinație specială, cabinele sunt ocupate de maxim 2 navigatori; suprafața podelei acestor cabine nu este mai mică de 7 metri pătrați;
- i) pe navele de pasageri și navele cu destinație specială, suprafața podelei cabinelor pentru navigatorii care nu îndeplinesc funcția de ofițer al navei nu este mai mică de:
- (i) 7,5 metri pătrați în cabinele de 2 persoane;
  - (ii) 11,5 metri pătrați în cabinele de 3 persoane;
  - (iii) 14,5 metri pătrați în cabinele de 4 persoane.
- j) pe navele cu destinație specială cabinele găzduiesc mai mult de 4 persoane; suprafața pe ocupant a acestor cabine nu este mai mică de 3,6 metri pătrați;
- k) pe navele, altele decât navele de pasageri și navele cu destinație specială, cabinele pentru navigatorii care îndeplinesc funcția de ofițer al navei, acolo unde nu există saloane particulare sau birouri, suprafața pe ocupant a cabinelor nu este mai mică de:
- (i) 7,5 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut mai mic de 3,000;
  - (ii) 8,5 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, dar mai mic de 10.000;
  - (iii) 10 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut egal sau mai mare de 10.000.
- l) pe navele de pasageri și navele cu destinație specială, suprafața pe ocupant pentru navigatorii care îndeplinesc funcția de ofițer al navei, acolo unde nu există saloane particulare sau birouri, suprafața pe ocupant nu este mai mică de 7,5 metri pătrați pentru ofițerii inferiori și 8,5 metri pătrați pentru ofițerii superiori; prin ofițeri inferiori se înțelege ofițerii la nivel operațional și prin ofițeri superiori, se înțelege ofițerii la nivel managerial;
- m) comandantul, șeful mecanic și ofițerii secunzi au, în completarea cabinei lor, o încăpere care servește drept salon privat, birou sau spațiu echivalent; navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000 pot fi scutite de către ANR de la această prevedere, după consultarea cu organizațiile interesate ale armatorilor și navigatorilor;
- n) pentru fiecare ocupant, mobila include un dulap de haine de minimum 475 litri și un sertar sau spațiu echivalent nu mai mic de 56 de litri. Dacă sertarul este încorporat în dulapul de haine, atunci volumul minim combinat al dulapului de haine este de 500 litri; acesta fiind prevăzut cu o etajeră și încuietore, astfel încât să-i asigure intimitatea;
- o) fiecare cabină este prevăzută cu o masă sau birou fix, rabatabil sau culisant și scaune confortabile, după nevoi;
- p) fiecare cabină este prevăzută cu o oglindă.

Art.52 - Standardele minime pentru nave, în ceea ce privește spațiul de servit masa sunt următoarele:

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

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

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

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

Art.53 - Standardele minime pentru nave, în ceea ce privește facilitățile sanitare sunt:

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

b) există facilități sanitare ușor accesibile din comanda de navigație și din sala mașini sau aproape de postul de comandă al sălii mașini; navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000 pot fi scutite de către ANR de la această cerință, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate;

c) pe toate navele se asigură într-o locație adecvată, cel puțin o toaletă, o chiuvetă și o cadă sau duș sau ambele pentru fiecare 6 persoane sau mai puțin, în cazul celor care nu dispun de facilități personale;

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

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

f) apa dulce curentă caldă și rece va fi furnizată în toate incintele destinate igienei personale și prelucrării alimentelor;

g) vor fi disponibile facilitățile de spălătorie, corespunzător plasate și utilizate.

Art.54 - Standardele minime cu caracter general, sunt următoarele:

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

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

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

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

e) Având în vedere dispozițiile Regulii 4.3 și cele ale Codului din MLC 2006, privind protecția sănătății și securității, sunt asigurate în beneficiul tuturor navigatorilor, facilități de recreere adecvate, comodități și servicii, astfel adaptate pentru a răspunde nevoilor speciale ale navigatorilor care se află la bordul navei. Dotarea cuprinde cel puțin un televizor și un radio.

Art.55 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că la bordul navelor lor sunt proceduri care să reglementeze efectuarea de inspecții frecvente, de către sau sub autoritatea comandantului, pentru a se asigura că este menținută o stare bună de întreținere și curățenie a cabinelor navigatorilor, că acestea sunt spații locuibile în condiții de decență.

(2) Deficiențele descoperite în timpul unei inspecții trebuie să fie remediate prompt și rezultatele fiecărei inspecții, inclusiv orice deficiențe care sunt găsite, înregistrate. Înregistrările inspecțiilor trebuie să fie păstrate la bordul navei pentru cel puțin 3 ani și trebuie să fie disponibile oricărui inspector care inspectează nava, conform Titlului 5 din MLC 2006.

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

(4) ANR poate, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate, cu excepția navelor cu un tonaj brut mai mic de 200 t, unde este rezonabil să se procedeze astfel, să stabilească excepții, în funcție de dimensiunea navei și numărul navigatorilor aflați la bord, de la prevederile Normei A3.1 din MLC 2006, respectiv:

a) parag.7 lit. b), parag. 11 lit. d) și parag. 13; și

b) parag. 9 lit. f) - l), doar în ceea ce privește suprafața pardoselii.

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

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

## SECȚIUNEA a 2-a

### Alimentația și serviciul de servire a mesei

Art.56 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că pe navele lor este furnizată hrană și apă potabilă de calitate corespunzătoare, a cărei valoare nutrițională și cantitate corespund nevoilor persoanelor aflate la bord, ținându-se seama de apartenența lor culturală și religioasă, prin următoarele măsuri:

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

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

c) personal de bucătărie și de servire a mesei format corespunzător sau instruit conform funcției.

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

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

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

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

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

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

d) Modelul Certificatului de bucătar maritim este prevăzut în Anexa nr. 2 la prezenta ordonanță de urgență.

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

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

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

(5) Navigatorilor aflați la bordul navei li se asigură hrana și apa potabilă în mod gratuit, până la sfârșitul contractului și debarcarea de pe navă.

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

a) aprovizionarea cu alimente și apă potabilă;

b) toate locațiile și echipamentele utilizate pentru stocarea și manipularea alimentelor și a apei potabile; și

c) bucătăria și toate instalațiile folosite pentru prepararea și servirea meselor.

(7) Deficiențele descoperite în timpul unei inspecții, trebuie să fie remediate prompt și rezultatele fiecărei inspecții, inclusiv orice deficiențe care sunt găsite, înregistrate. Înregistrările inspecțiilor trebuie să fie păstrate la bordul navei pentru cel puțin 3 ani și trebuie să fie disponibile oricărui inspector care inspecțiază nava conform Titlului 5 din MLC 2006.

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



(9) ANR va inspecta navele care arborează pavilion român, conform Regulii 5.1.4 din MLC 2006, pentru a verifica respectarea prevederilor acestui capitol.

## CAPITOLUL VI Protecția sănătății, îngrijiri medicale, bunăstarea și protecția în sectorul securității sociale

### SECȚIUNEA 1 Îngrijirile medicale la bordul navei și pe uscat

Art.57 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că la bordul navelor lor sunt luate măsuri pentru protecția sănătății și îngrijiri medicale, inclusiv asistența stomatologică de bază, acordate navigatorilor, după cum urmează:

- a) se aplică toate prevederile generale referitoare la protecția sănătății în muncă și la îngrijirile medicale relevante muncii acestora, precum și toate prevederile specifice muncii la bordul navelor;
- b) se realizează protecția sănătății și îngrijiri medicale comparabile pe cât posibil cu cele de care beneficiază în general lucrătorii de la țărm, inclusiv acces rapid la medicamente, instrumentar medical, servicii de diagnosticare și tratament necesare, precum și acces la informații și cunoștințe medicale;
- c) se acordă dreptul de a consulta, fără întârziere, un medic sau un stomatolog calificat în porturile de escală, când acest lucru este posibil;
- d) serviciile de îngrijire medicală și protecție a sănătății sunt furnizate fără cheltuieli din partea navigatorului aflat la bord sau care a fost trimis la țărm într-un port străin; și
- e) sunt luate la bord măsuri cu caracter preventiv, în special prin programe de promovare a sănătății și educației sanitare.

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

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

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

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

(6) Raportul medical se întocmește în limba de lucru de la bordul navei și în limba engleză, iar forma și conținutul acestuia sunt prevăzute în Anexa nr.3 la prezenta ordonanță de urgență.

Art.58 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român se asigură că sunt luate următoarele măsuri:

- a) dotarea navei minim cu farmacie, echipament medical, ghid medical și listă completă și actualizată a stațiilor de radio, prin intermediul cărora pot fi obținute consultațiile medicale și dacă sunt echipate cu un sistem de comunicații prin satelit, listă completă și actualizată a stațiilor de coastă prin intermediul cărora pot fi obținute consultațiile medicale;

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

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

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

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

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

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

(2) Necesarul de instrumentar medical de la bord și de medicamente în farmacie, sunt stabilite prin Hotărârea Guvernului nr. 1007/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la asistența medicală la bordul navelor, cu modificările și completările ulterioare.

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

(4) ANR va inspecta navele care arborează pavilion român, conform programului de inspecții menționat la Capitolul VII, Secțiunea a 3-a din prezenta ordonanță de urgență, pentru a verifica respectarea prevederilor acestui capitol.

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

- a) tratament pentru boală sau răni;
- b) spitalizare, atunci când este necesar;
- c) tratament stomatologic, în caz de urgență.

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

## SECȚIUNEA a 2-a Răspunderea armatorului

Art.59 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român sunt responsabili pentru protecția sănătății, îngrijirea medicală și sprijinul tuturor navigatorilor care lucrează la bordul navelor lor, suportă costurile generate de boală, accidentul sau decesul survenit în timp ce navigatorii își desfășoară activitatea în baza unui contract de muncă al navigatorului, potrivit unei garanții financiare încheiate în acest sens.

(2) În acest sens:

a) armatorii sunt obligați să suporte costurile pentru navigatorii care lucrează pe navele lor, în ceea ce privește bolile și accidentele suferite de navigatori între data începerii activității și data la care sunt considerați repatriați sau rezultând din angajarea lor între aceste date;

b) armatorii sunt obligați să suporte costurile necesare în caz de deces sau dizabilitate pe termen lung a navigatorilor datorată unui accident de muncă, bolii sau riscului profesional, după cum prevede legislația națională, contractul colectiv de muncă și contractul de muncă al navigatorului;

c) armatorii sunt obligați să acopere costul concediului medical, îngrijirilor medicale, inclusiv costul tratamentului medical și procurarea medicamentelor necesare și a dispozitivelor terapeutice, precum și masa și cazarea pe timpul efectării tratamentului când acesta nu se afla la domiciliu, până când navigatorul accidentat s-a recuperat sau până când incapacitatea a fost declarată ca având caracter permanent; în cazul îmbolnăvirii plata concediului medical, tratamentului și îngrijirilor medicale va fi limitată la 16 săptămâni;

e) armatorii sunt obligați să suporte cheltuielile de înmormântare în cazul decesului survenit la bord sau pe țărm în perioada de angajare într-un quantum de 2 luni venituri salariale raportate la un timonier sau cum se prevede în contractul de muncă sau contractul colectiv, cum e cel mai avantajos pentru navigator;

f) în contractul de muncă al navigatorului va fi prevăzută obligația de a deține o garanție financiară care să acopere cel puțin situațiile prevăzute în prezentul alineat.

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

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

b) să plătească salarii întregi sau parțiale, după cum prevede legislația națională ori contractele colective de muncă, de la data la care navigatorii sunt repatriați sau debarcați până la recuperarea lor sau, dacă este mai devreme, până când sunt îndreptățiți să încaseze beneficiile, conform prevederilor legislației naționale.

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

(5) Prevederile prezentului articol nu aduc atingere altor drepturi legale și/sau contractuale de care poate beneficia navigatorul.

Art. 60 - (1) În sensul normei A 4.2.1 paragraful (8) din MLC 2006 și al prezentului articol, termenul „cerere contractuală” înseamnă orice pretenție de despăgubire în legătură cu decesul sau incapacitatea pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional, după cum prevede legislația națională sau contractul de muncă al navigatorului.

(2) Garanția financiară care asigură compensarea în condițiile prevăzute de art. 59 alin. (1) lit. b) cu privire la cererile contractuale, astfel cum sunt definite în Norma A.4.2.2 din MLC 2006, trebuie să îndeplinească următoarele cerințe minime:

a) să poată fi plătită integral și fără întârziere, fără a aduce atingere lit. c);

b) să nu impună navigatorului acceptarea unei plăți mai mici decât suma contractuală;

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

d) să asigure dreptul navigatorului de a primi plata fără a aduce atingere altor drepturi legale; o astfel de plată poate fi compensată de către armator din eventualele despăgubiri rezultate, din oricare altă pretenție de compensare adresată de către navigator armatorului și care a decurs din același incident;

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

(3) ANR publică pe site-ul propriu lista garantiilor financiare a armatorilor navelor ce arborează pavilion român, care urmează să fie anulate sau să expire, informând corespunzător și organizațiile reprezentative ale navigatorilor.

(4) În cazul în care garanția financiară a armatorului este anulată sau își încetează valabilitatea, furnizorul garanției financiare este obligat să notifice ANR. În cazul încetării valabilității poliței de asigurare, furnizorul de garanție financiară notifică ANR despre această situație, cu 30 de zile înainte de data la care îi încetează valabilitatea.

(5) Navele care arborează pavilion român vor deține la bord, ca documente justificative privind garanția financiară, polița de asigurare sau garanția bancară emisă de furnizorul de garanție financiară. O copie a acestora este plasată la bord într-un loc sigur la care navigatorii au acces. În cazul în care mai mulți furnizori de garanții financiare oferă acoperire, documentul emis de fiecare furnizor este păstrat la bord.

(6) Armatorul este obligat să mențină valabilitatea garanției financiare pe toată perioada contractuală.

(7) Garanția financiară trebuie să asigure plata tuturor cererilor contractuale, care apar în timpul perioadei de valabilitate a documentului.

(8) Garanția financiară constituită sub forma unei polițe de asigurare conform art. 59, alin. (1), lit. b) este redactată în limba engleză sau este însoțită de o traducere în limba română și conține următoarele informații:

a) denumirea navei;

b) portul de înmatriculare al navei;

c) indicativul de apel al navei;

d) numărul IMO al navei;

e) numele și adresa furnizorului sau furnizorilor garanției financiare;

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

g) numele armatorului;

h) perioada de valabilitate a garanției financiare; și

i) o atestare din partea furnizorului garanției financiare a faptului că aceasta îndeplinește în mod cumulativ toate aspectele prevăzute în norma A 4.2.1 din MLC 2006.

(9) Garanția financiară nu trebuie să înceteze înainte de sfârșitul perioadei sale de valabilitate, cu excepția cazului în care furnizorul de garanție financiară a înaintat ANR o notificare în acest sens cu cel puțin 30 de zile înainte de încetarea valabilității acesteia.

SECȚIUNEA a 3-a  
Protecția sănătății și a securității în muncă și prevenirea accidentelor

Art.61 - (1) În vederea asigurării la bordul navelor care arborează pavilion român a unui mediu de muncă și de trai sigur și igienic pentru navigatori, precum și accesul acestora la un sistem de protecție a sănătății adecvat, MTI în consultare cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor și luând în considerare Codurile, directivele și normele aplicabile recomandate de către organizațiile internaționale și organismele din sectorul maritim, adoptă următoarele măsuri:

- a) elaborează ghiduri la nivel național pentru gestionarea securității și sănătății în muncă a navigatorilor la bordul navelor care arborează pavilion român;
- b) adoptă legislația privind normele pentru protecția securității și a sănătății în muncă la bordul navelor care arborează pavilion român; și
- c) verifică aplicarea acestei legislații și a ghidurilor pentru protecția securității și a sănătății în muncă la bordul navelor de către armatorii acestora.

(2) Măsurile menționate la alin. (1) lit.c) sunt stabilite pentru:

- a) adoptarea și implementarea efectivă, precum și promovarea politicilor și a programelor de securitate și de sănătate în munca la bord;
- b) evaluarea riscurilor, formarea și instruirea navigatorilor;
- c) prevenirea la bord a accidentelor de muncă și a bolilor profesionale, inclusiv prin programe la bordul navelor.
- d) reducerea și prevenirea riscurilor de expunere la factori nocivi din mediul ambiant și la produse chimice;
- e) prevenirea, respectiv reducerea riscului de îmbolnăvire, care poate rezulta din folosirea echipamentului și a mașinilor de la bord;
- f) îmbunătățirea constantă a protecției securității și a sănătății în muncă, acțiuni desfășurate împreună cu reprezentanții navigatorilor și ai oricăror persoane interesate de aplicarea acestor programe, ținându-se cont de măsurile de prevenire;
- g) controlul în sectorul proiectării și al tehnologiei, înlocuirea proceselor și procedurilor aplicabile sarcinilor colective și individuale și folosirea echipamentului de protecție individuală;
- h) inspecția, raportarea și corectarea zonelor cu risc ridicat și specific;
- i) investigarea și raportarea accidentelor de muncă survenite la bord.

(3) La stabilirea măsurilor prevăzute la alin. (2), MTI va avea în vedere:

- a) instrumentele internaționale aplicabile referitoare la protecția securității și sănătății în muncă în general;
- b) toate aspectele legate de prevenirea accidentelor de muncă și a îmbolnăvirilor profesionale care pot fi generate de către riscurile specifice activității în sectorul maritim;
- c) obligația pe care o au armatorii, navigatorii și celelalte persoane aflate la bordul navei, în ceea ce privește respectarea normelor aplicabile;
- d) politicile și programele aplicabile navei în materie de securitate și sănătate în muncă, acordând o atenție deosebită sănătății și securității navigatorilor sub 18 ani;

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

f) obligația, conform căreia, la bordul fiecărei nave pe care se află 5 sau mai mulți navigatori, se înființează și activează un comitet de securitate și sănătate în muncă, care include reprezentanți din toate departamentele de la bord cu specificarea autorității cu care sunt investiți navigatorii care au fost numiți sau aleși în calitate de reprezentanți, pentru a participa la reuniunile comitetului de securitate și sănătate în muncă al navei.

(4) Entitățile prevăzute la alin. (1) se vor asigura că principiile directe naționale pentru gestionarea securității și sănătății se referă, în special la:

a) prevederi generale și de bază;

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

c) instalații mecanice;

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

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

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

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

h) măsuri speciale de siguranță pe și sub punte;

i) echipamentul de încărcare și descărcare;

j) prevenirea și combaterea incendiilor;

k) ancore, lanțuri și cabluri;

l) mărfuri periculoase și balast;

m) echipamentul individual de protecție pentru navigatori;

n) munca în spații închise;

o) efectele fizice și mentale ale oboselii;

p) efectele dependenței de drog și alcool;

q) protecția și prevenirea HIV/ SIDA; și

r) răspunsul la urgențe și accidente.

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

(6) Conformitatea cu cerințele instrumentelor internaționale aplicabile privind nivelurile acceptate de expunere la riscurile de la locul de muncă la bordul navelor și în ceea ce privește dezvoltarea și

aplicarea de politici și programe ale navelor privind securitatea și sănătatea navigatorilor este considerată echivalentă cu îndeplinirea cerințelor MLC 2006.

Art.62 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român iau măsuri pentru a asigura următoarele:

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

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

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

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

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

(4) Raportarea și investigarea aspectelor privind siguranța și sănătatea lucrătorilor vor realiza cu respectarea protecției datelor cu caracter personal ale navigatorilor potrivit Regulamentului 679/27.04.2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), precum și al altor acte normative incidente din domeniul protecției datelor personale.

#### SECȚIUNEA a 4-a

##### Accesul la facilități de bunăstare la țărm

Art.63 - (1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și instituțiile din subordine, în consultare cu organizațiile interesate ale navigatorilor și armatorilor, promovează crearea facilităților de bunăstare și servicii sociale în porturile românești, așa cum sunt definite în norma A4.4 și ghidul de aplicare al MLC 2006 și a Convenției 163/1987 privind serviciile de bunăstare a navigatorilor pe mare și în port, ratificată de România prin Legea 772/2001.

(2) La bordul navelor care arborează pavilion român se pot înființa consilii pentru bunăstare la bord care evaluează periodic facilitățile și serviciile de bunăstare, pentru a se asigura că acestea sunt adaptate la nevoile navigatorilor, rezultând din evoluția tehnicii, a exploatării sau a oricărei alte noutăți în sectorul transporturilor maritime.

(3) Navigatorii de pe navele care arborează pavilion străin și care se află în porturile românești au dreptul la acces liber la facilitățile și serviciile de bunăstare de la țărm, precum și la reprezentanțele diplomatice din România ale statului lor de cetățenie sau ale statului de reședință.

(4) Autoritățile românești locale și naționale cooperează cu reprezentanțele diplomatice pentru rezolvarea unor probleme ale navigatorilor angajați pe navele care arborează pavilion străin, acostate

în porturile românești, informând despre cazurile de abandon și permițând accesul acestora la navigatorii în cauză, în toate cazurile în care se solicită acest lucru.

## SECȚIUNEA a 5-a Securitate socială

Art. 64 - Toți navigatorii ambarcați pe nave care arborează pavilion român, precum și persoanele aflate în sarcina acestora, beneficiază de securitate socială potrivit prevederilor legislației în vigoare, fără a prejudicia în niciun fel condițiile mai favorabile la care se face referire în paragraful 8 al art. 19 din Constituția Organizației Internaționale a Muncii, denumită în continuare ILO.

Art. 65 - (1) Pentru toți navigatorii ambarcați pe nave care arborează pavilion român, protecția de securitate socială, care se acordă conform legislației naționale, cuprinde cel puțin următoarele: îngrijiri medicale, indemnizații de boală, indemnizații în caz de accidente de muncă sau boală profesională conform Normei A.4.5. paragraf 1 din MLC 2006, indemnizație de șomaj, pensii și indemnizații familiale conform Normei B.4.5. paragraf 2 din MLC 2006 și declarației statului român la ILO conform Normei A.4.5 paragraf 10 din MLC 2006. Protecția astfel garantată nu trebuie să fie mai puțin favorabilă decât aceea de care se bucură lucrătorii de la țarm, domiciliați în România.

(2) Responsabilitățile armatorilor navelor care arborează pavilion român privind navigatorii aflați bordul acestora sunt prevăzute în Regulile 4.1 și 4.2 din MLC 2006, în prevederile corespunzătoare ale Codului MLC 2006, precum și în legislația internațională aplicabilă.

(3) În absența acoperirii adecvate a măsurilor de securitate socială menționate în Codul la MLC 2006, navigatorilor le sunt oferite prestații comparabile, conform legislației și practicii naționale.

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

(5) Fiecare autoritate competentă, conform domeniului de responsabilitate, trebuie să stabilească proceduri efective și corecte pentru reglementarea diferendelor apărute în aplicarea dispozițiilor prezentei secțiuni.

(6) Rapoartele către Biroul Internațional al Muncii, potrivit art. 22 din Constituția ILO, vor include de asemenea și informații referitoare la măsurile adoptate, potrivit paragrafului 2 al Regulii 4.5 din MLC 2006 cu privire la extinderea protecției sociale.

## CAPITOLUL VII Conformitate și punere în aplicare

### SECȚIUNEA 1 Responsabilitățile statului de pavilion

Art.66 - (1) ANR este autoritatea competentă pentru ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin României în calitate de stat de pavilion, pentru punerea în aplicare a prevederilor MLC 2006.

(2) Navigatorilor de la bordul navelor care arborează pavilion român li se garantează existența și menținerea conformității condițiilor de viață și de muncă cu cerințele MLC 2006, prin instituirea unui sistem de inspecții a condițiilor de muncă în sectorul maritim pentru aceste nave, conform Regulilor 5.1.3 și 5.1.4 din MLC 2006.



Art.67 - (1) În scopul îndeplinirii obligațiilor ce revin statului român pentru punerea în aplicare a prevederilor MLC (2006), ANR are obligația de a asigura un număr suficient de inspectori calificați conform cerințelor MLC (2006), care să fi absolvit un curs de pregătire organizat de un furnizor de servicii de pregătire și perfecționare a personalului din transportul maritim, autorizat de ANR și acreditat în condițiile legii.

(2) În mod obligatoriu calificarea inspectorilor trebuie să asigure: o bună cunoaștere a condițiilor de muncă și viață ale navigatorilor, precum și cunoașterea limbii engleze.

(3) Inspectorii ANR au obligația de a efectua inspecțiile pentru punerea în aplicare a prevederilor MLC 2006 în mod obiectiv și independent.

Art. 68 ANR răspunde pentru orice prejudiciu sau pierdere rezultate din exercitarea ilicită, abuzivă a atribuțiilor de inspecție privind verificarea respectării prevederilor MLC 2006.

## SECȚIUNEA a 2-a Certificat de muncă în sectorul maritim și Declarația de conformitate în sectorul maritim

Art.69 - (1) Cu excepția cazurilor prevăzute la alin. (2), fiecare navă care arborează pavilion român și are un tonaj brut de 500 sau mai mare, angajată în voiajuri internaționale, trebuie să dețină și să actualizeze:

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

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

(2) Un Certificat provizoriu de muncă în sectorul maritim, valid pentru o perioadă nu mai mare de 6 luni, poate fi eliberat unei nave, în conformitate cu prevederile Normei A.5.1.3 din MLC 2006, în situațiile în care:

a) este o navă nouă la livrare;

b) este o navă care și-a schimbat pavilionul în pavilion român; sau

c) în cazul în care un armator își asumă responsabilitatea pentru exploatarea unei nave noi pentru acesta.

(3) Certificatele menționate la alin. (1) și (2) se emit de către ANR sau după caz de o organizație recunoscută.

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

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

Art.70 - (1) Un Certificat de muncă în sectorul maritim poate fi emis ulterior unei inspecții, care va verifica că nava îndeplinește cerințele prevăzute în Anexa nr. A5-I din MLC 2006.

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

a) nava a fost inspectată, în măsura posibilului, în ceea ce privește cerințele din Anexa A5-I din MLC 2006, luând în considerare verificarea aspectelor prevăzute la lit. b), c) și d);

b) armatorul a demonstrat ANR sau organizației recunoscute că nava are proceduri adecvate pentru a se conforma prevederilor MLC 2006;

c) comandantul cunoaște prevederile MLC 2006 și obligațiile privind aplicarea acestora; și

d) informațiile cerute au fost puse la dispoziția ANR sau organizației recunoscute pentru a întocmi o Declarație de conformitate a muncii în sectorul maritim.

(3) Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim se atașează la Certificatul de muncă în sectorul maritim și cuprinde două părți:

a) Partea I elaborată de către ANR și:

(i) cuprinde lista elementelor de inspectat, conform paragrafului 1 al Normei 5.1.3 din MLC 2006;

(ii) conține, de asemenea, prevederile naționale ce încorporează dispozițiile relevante ale MLC 2006, oferind o referință la dispozițiile legale naționale relevante, precum și, dacă este necesar, informații concise despre principalele aspecte ale prevederilor naționale;

(iii) cuprinde referiri la prevederile legislației naționale specifice, în funcție de tipul navei;

(iv) înregistrează orice dispoziții echivalente adoptate, potrivit paragrafului 3 al art. VI din MLC 2006;

(v) indică orice derogare acordată de către ANR, conform Titlului 3 din MLC 2006; și

b) Partea a II-a întocmită de armator, cuprinde măsurile adoptate pentru a asigura conformitatea continuă cu prevederile naționale între inspecții și măsurile propuse pentru a asigura îmbunătățirea continuă. ANR sau organizația recunoscută, pe deplin autorizată în acest scop, certifică Partea a II-a și emite Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim.

(4) Certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate se vor redacta în limba engleză.

Art.71 - (1) Un exemplar valabil și actualizat al Certificatului de muncă în sectorul maritim și al Declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim se află la bordul navei și se afișează într-un loc vizibil la bord, pentru a fi la dispoziția navigatorilor. O copie a acestor documente se pune la dispoziție, conform legislației naționale, la cerere, navigatorilor, inspectorilor statului de pavilion, ofițerilor autorizați ai statului portului și reprezentanților navigatorilor și armatorilor.

(2) Orice certificat emis potrivit paragrafului 1 sau 5 al Normei A 5.1.3 din MLC 2006 își încetează valabilitatea, în oricare dintre următoarele cazuri:

a) dacă inspecțiile relevante nu sunt încheiate în perioadele specificate la paragraful 2 al Normei A 5.1.3 din MLC 2006;

b) dacă certificatul nu este aprobat conform paragrafului 2 al Normei A 5.1.3 din MLC 2006;

c) în cazul în care o navă schimbă pavilionul;

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

e) în cazul în care au fost efectuate schimbări substanțiale în structura sau echipamentul la care se referă Titlul 3 din MLC 2006.

(3) În cazul prevăzut la paragraful 14 lit. c), lit. d) sau e) al Normei A 5.1.3 din MLC 2006, un nou certificat va fi emis numai dacă ANR sau organizația recunoscută care emite noul certificat este convinsă că nava îndeplinește cerințele acestei norme.

(4) Un Certificat de muncă în sectorul maritim va fi retras de ANR sau de organizația recunoscută, dacă există dovezi că nava respectivă nu îndeplinește prevederile MLC 2006 și nicio măsură corectivă nu a fost luată.

(5) Când se analizează dacă un Certificat de muncă în sectorul maritim ar trebui retras, conform paragrafului 16 al Normei A 5.1.3 din MLC 2006, ANR sau organizația recunoscută va lua în considerare gravitatea sau frecvența deficiențelor.

Art.72 - Forma și conținutul Certificatului de muncă în sectorul maritim, al Certificatului provizoriu de muncă în sectorul maritim, al Declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim - partea I, al Declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim - partea II și al Raportului de inspecție al statului de pavilion sunt prevăzute în Anexele nr. 4, 5, 6, 7 și 8.

### SECȚIUNEA a 3-a

#### Sistem de inspecții

Art.73 - În scopul garantării navigatorilor de la bordul navelor care arborează pavilion român a existenței și menținerii conformității condițiilor de viață și de muncă cu cerințele din părțile relevante ale MLC 2006, ANR instituie mecanisme eficiente și adecvate de asigurare a aplicării și de monitorizare printr-un sistem de inspecții ale condițiilor de muncă în sectorul maritim pentru aceste nave.

Art.74 - (1) Sistemul de inspecții a condițiilor de muncă în sectorul maritim pentru navele care arborează pavilion român are două componente principale, inspecțiile obligatorii și verificările aleatorii, prin aplicarea cărora se realizează îndeplinirea obligațiilor care revin României în calitate de stat de pavilion.

(2) Inspecțiile obligatorii constituie un sistem de inspecții efectuate de inspectorul autorizat în acest sens, pentru verificarea după un program determinat a respectării prevederilor MLC 2006 și după caz, de certificare a navelor respective.

(3) Verificările aleatorii constituie un sistem de inspecții efectuate de inspectorul autorizat în acest sens, pentru verificarea menținerii condițiilor relevante ale MLC 2006 și care să nu se suprapună peste inspecțiile obligatorii menționate la alin. (2).

Art.75 - (1) Inspecțiile obligatorii sunt :

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

- (i) inițială, efectuată la emiterea Raportului de inspecție al statului de pavilion; și
- (ii) inspecție de reînnoire a Raportului de inspecție al statului de pavilion; și
- (iii) inspecții suplimentare, dacă este cazul. Acestea se fac ori de câte ori sunt modificări substanțiale ale condițiilor de cazare și facilităților de recreere pentru navigatori, pe navă.

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

- (i) inspecția inițială, efectuată la emiterea Certificatului de muncă în sectorul maritim; și
- (ii) inspecția intermediară, efectuată pentru a asigura continuarea respectării cerințelor interne de aplicare a MLC 2006; și
- (iii) inspecția de reînnoire, efectuată pentru reînnoirea Certificatului de muncă în sectorul maritim; și
- (iv) inspecții suplimentare, dacă este cazul. Acestea se fac ori de câte ori sunt modificări substanțiale ale condițiilor de cazare și ale facilităților de recreere pentru navigatori, pe navă.

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

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

(4) Valabilitatea Certificatului de muncă în sectorul maritim va fi subiectul unei inspecții intermediare a ANR sau a unei organizații recunoscute, autorizate în acest scop, pentru a asigura continuarea respectării cerințelor interne de aplicare a MLC 2006. În cazul în care este efectuată o singură inspecție intermediară, iar perioada de valabilitate a certificatului este de 5 ani, aceasta va avea loc între a doua și a treia dată aniversară a certificatului. Această dată reprezintă ziua și luna fiecărui an care corespunde datei de expirare a Certificatului de muncă în sectorul maritim. Scopul și complexitatea inspecției intermediare vor fi aceleași ca în cazul unei inspecții pentru reînnoirea certificatului. Certificatul va fi confirmat în urma inspecției intermediare favorabile.

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

(6) În cazul în care exista un certificat provizoriu eliberat pentru 6 luni, în vederea eliberării Certificatului de muncă în sectorul maritim va fi efectuată o inspecție completă înaintea expirării certificatului provizoriu. Un nou certificat provizoriu nu mai poate fi eliberat după expirarea celor 6 luni inițiale, menționate la art.69 alin. (2). Pentru perioada de valabilitate a certificatului provizoriu nu este necesară eliberarea unei Declarații de conformitate a muncii în sectorul maritim.

Art.76 - (1) Pentru navele cu tonaj brut mai mic de 200, care nu efectuează voiajuri internaționale, ANR poate să adapteze mecanismele de monitorizare, inclusiv inspecțiile, la condițiile specifice acestui tip de nave, numai după consultarea cu organizațiile navigatorilor și ale armatorilor interesate, în conformitate cu prevederile art. II alin. 6 din MLC 2006.

(2) Măsurile luate conform prevederii de la alin. (1) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

Art.77 - (1) Data terminării inspecțiilor menționate la art.75 va fi notată în Certificatul de muncă în sectorul maritim sau în Raportul de inspectie al statului de pavilion.

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

Art.78 - Dacă ANR primește o plângere pe care o consideră întemeiată sau obține dovezi că o navă care arborează pavilion român nu respectă prevederile acestei MLC 2006 sau dacă există deficiențe majore în aplicarea măsurilor cuprinse în Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, aceasta va întreprinde acțiunile necesare pentru a investiga această problemă și pentru a se asigura că sunt luate măsurile de remediere a oricăror deficiențe constatate.

Art.79 - (1) Inspecțiile și verificările menționate la art. 74 și art. 75 se efectuează de inspectori autorizați din cadrul ANR sau ai organizației recunoscute.

(2) Inspectorii autorizați au dreptul:

a) să urce la bordul unei nave care arborează pavilion român;

b) să desfășoare orice examinări, controale sau investigații pe care le-ar putea considera necesare pentru a se asigura că normele sunt respectate cu strictețe; și

c) să solicite ca orice deficiență să fie remediată și, acolo unde au motive să considere că deficiențele constituie o încălcare gravă a cerințelor MLC 2006, inclusiv drepturile navigatorilor, sau reprezintă un pericol semnificativ pentru sănătatea și securitatea navigatorilor, să interzică unei nave părăsirea portului până la adoptarea măsurilor necesare.

(3) Orice măsură adoptată ca urmare a alin. (2) lit. c), poate fi atacată în fața unei autorități judecătorești sau administrative.

Art.80 - (1) Inspectorii vor depune la ANR un raport al fiecărei inspecții. O copie a raportului în limba engleză sau în limba de lucru de la bordul navei va fi transmisă comandantului navei și o altă copie va fi expusă la avizierul navei pentru informarea navigatorilor și, la cerere, trimisă reprezentanților lor.

(2) ANR păstrează registre ale inspecțiilor privind condițiile navigatorilor de pe navele care arborează pavilion român și va publica un raport anual cu activitățile de inspecție, într-un termen rezonabil de la încheierea anului care nu va depăși în nici un caz 6 luni de la sfârșitul anului în cursul căruia s-au desfășurat inspecțiile.

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

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

(5) Prejudiciile care rezultă din exercitarea ilicită și/sau abuzivă a atribuțiilor de inspecție către inspectorii ANR sunt stabilite și plătite potrivit legislației naționale.

#### SECȚIUNEA a 4-a Proceduri de plângere la bord

Art.81 - (1) Armatorii navelor care arborează pavilion român trebuie să aibă la bordul navelor lor o procedură de gestionare corectă, efectivă și rapidă a plângerilor care fac obiectul unei încălcări ale prevederilor MLC 2006, inclusiv anumite drepturi ale navigatorilor.

(2) Procedura va respecta prevederile Ordinului ministrului transporturilor nr. 1225/2015 privind respectarea obligațiilor ce revin României în calitate de stat de pavilion conform prevederilor Convenției privind munca în domeniul maritim (MLC 2006).

(3) Procedura va conține cel puțin următoarele elemente:

a) Modul de depunere:

(i) plângerea ar trebui adresată șefului departamentului în care navigatorul lucrează sau ofițerului superior al acestuia;

(ii) plângerea va fi înregistrată. La bord va exista un sistem de înregistrare a plângerilor, dovada înregistrării trebuie să fie dată persoanei care a depus-o.

b) Timpul maxim necesar pentru acordarea unui răspuns. Acest timp nu trebuie să depășească 3 zile consecutive de la data înregistrării;

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

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

e) măsuri de protecție împotriva victimizării a oricărui navigator care face plângere, caz în care victimizarea include orice acțiune ostilă inițiată împotriva unui navigator de către orice persoană în urma unei plângeri care nu este rău intenționată sau ofensatoare.

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

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

(6) Rezolvarea unei plângeri la uscat se desfășoară conform prevederilor Ordinului ministrului transporturilor nr. 1225/2015.

#### SECȚIUNEA a 5-a Accidentele maritime

Art.82 - (1) MTI prin Compartimentul investigații incidente și accidente în transporturi navale, face o anchetă oficială asupra oricărui accident maritim grav care a avut ca urmare rănirea sau pierderea unei vieți omenești în care a fost implicată o navă aflată sub pavilion român. Raportul final al acestei anchete este făcut public.

(2) MTI cooperează cu autoritățile competente din statele parte la MLC 2006, pentru a înlesni anchetele privind accidentele maritime grave menționate la alin.(1).

#### SECȚIUNEA a 6-a Responsabilitățile statului portului - inspecții la nave

Art. 83 - (1) Orice navă, care nu arborează pavilion român și intră pe parcursul normal al activității sale într-un port românesc poate face obiectul unei inspecții, în scopul de a verifica conformitatea cu cerințele cu privire la condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor de pe navă, inclusiv drepturile navigatorilor, elementele inspectate fiind conform cerințelor Anexei A5-III din MLC 2006.

(2) Inspecțiile se efectuează de către inspectorii autorizați ai ANR, în situațiile prevăzute de legislația națională, precum și în cazul unor plângeri ale navigatorilor aflați pe aceste nave. Desfășurarea unor astfel de inspecții, inclusiv acțiunile întreprinse ca urmare a acestora, trebuie să fie în conformitate cu Norma A 5.2.1. din MLC 2006 și cu procedurile naționale în vigoare privind controlul statului portului.

(3) Când inspectează o navă ce se află sub pavilionul unui stat care nu este parte la MLC 2006, autoritățile competente se asigură că tratamentul acordat unei asemenea nave și echipajului acesteia nu este mai favorabil decât cel acordat unei nave ce se află sub pavilionul unui stat care este parte în convenție.

(4) ANR răspunde pentru orice prejudiciu sau pierdere rezultate din exercitarea ilicită, abuzivă a atribuțiilor de inspecție privind verificarea respectării prevederilor MLC 2006.

#### SECȚIUNEA a 7-a Contravenții

Art.84 - Constituie contravenții, dacă nu sunt săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii, să fie considerate infracțiuni, următoarele fapte:

a) efectuarea de activități de recrutare și plasare a navigatorilor fără obținerea autorizației de furnizare navigatori emisă de ANR;

b) efectuarea de activități de recrutare și plasare a navigatorilor de către agenția de furnizare navigatori fără deținerea unei garanții financiare care să asigure compensarea tuturor navigatorilor recrutați și plasați prin intermediul ei, care pot suferi pierderi pecuniare din cauza că agenția de furnizare navigatori sau armatorul, în virtutea contractului de muncă al navigatorului nu și-a îndeplinit obligațiile;

- c) recrutarea și plasarea navigatorilor înainte de depunerea la ANR, de către agenția de furnizare navigatori la dosarul de autorizare, a oricărui nou contract de intermediere semnat de aceasta cu un armator și a copiei după garanția financiară încheiată în condițiile prezentei ordonanțe de urgență, care să acopere repatrierea și pierderile pecuniare ale navigatorilor;
- d) solicitarea de către agențiile de furnizare navigatori sau de armatori a unor onorarii sau cheltuieli navigatorilor, direct sau indirect, în totalitate sau în parte, pentru recrutarea, plasarea sau obținerea unui loc de muncă, în afara costurilor pe care navigatorii trebuie să și le asume pentru obținerea unui certificat medical național obligatoriu, a carnetului de marinar și a pașaportului sau altui document personal de călătorie similar, exceptând costurile de viză, atestat de recunoaștere și orice alt document suplimentar emis de statul de pavilion, care trebuie să fie suportate de armator precum și crearea de mijloace, mecanisme sau liste pentru a împiedica sau a face navigatorii să-și schimbe hotărârea de a obține un loc de muncă pentru care posedă calificările cerute.
- e) solicitarea adresată navigatorilor de către agențiile de furnizare navigatori sau de către armatori privind suportarea costurilor transportului către navă și/ sau a costurilor legate de repatriere.
- f) nedeținerea de către agențiile de furnizare navigatori a unui registru actualizat permanent cu toți navigatorii recrutați sau plasați prin intermediul lor și toate documentele și calificările acestora;
- g) neasigurarea informării navigatorilor de către agențiile de furnizare navigatori sau de către armatori, înainte de angajare sau pe parcursul procesului de angajare a acestora, cu privire la drepturile și obligațiile enunțate în contractul de muncă și neluarea dispozițiilor necesare pentru ca navigatorii să poată să-și examineze contractul de muncă înainte de semnare și după semnare, un original al acestuia să le parvină,
- h) nepăstrarea de către agențiile de furnizare navigatori sau de către armatori a copiilor contractelor de muncă ale navigatorilor semnate de către armator cu navigatorii plasați prin intermediul lor, pentru un termen de 3 ani în format fizic și/sau digital.
- i) neefectuarea raportării trimestriale către ANR de agențiile de furnizare navigatori a navigatorilor plasați prin intermediul acestora pe nave și
- j) neraportarea către ANR de agențiile de furnizare navigatori sau de către armatori, imediat ce intră în posesia informațiilor a cazurilor de deces, accidente, de îmbolnăvire soldate cu debarcarea de la navă a navigatorilor plasați prin intermediul lor, precum și, pe cât posibil, cauzele acestor evenimente, cazurile de piraterie sau abandon;
- k) nerespectarea de către comandant a obligației de afișare la bordul navei a tabelului cu organizarea muncii la bord, astfel cum este prevăzut de art. 27 alin.(1) - (3);
- l) nerespectarea de către comandant a obligației de a păstra evidența orelor suplimentare prevăzute de art. 24 alin. (1) lit. d) și a orelor zilnice de odihnă prevăzute de art. 27 alin. (4);
- m) nerespectarea obligației de a constitui și de a reconstitui o garanție financiară, astfel cum este prevăzută la art. 30 alin (1).
- n) nerespectarea de către armator/comandant a obligației de a deține și afișa la bordul navei documentele prevăzute de art. 71 alin (1);
- o) nerespectarea de către ANR a obligațiilor stabilite în sarcina sa prin prevederile prezentei ordonanțe de urgență;
- p) nerespectarea de către armator și/sau de către agenția de furnizare navigatori a obligațiilor din prezenta ordonanță de urgență;

Art.85 - (1) Contravențiunile prevăzute la art.84 se sancționează după cum urmează:

- a) cu amendă de la 30.000 lei până la 50.000 lei contravențiile prevăzute la art.84 lit. a),b), c) și m) și/sau retragerea autorizației de recrutare/palsare a navigatorilor sau a certificatului MLC după caz;
- b) cu amendă de la 20.000 lei până la 30.000 lei contravenția prevăzută la art.84 lit. d), e), și g);
- c) cu amendă de la 10.000 lei până la 15.000 lei contravențiile prevăzute la art.84 lit.f),h),k) și l)
- d) cu amendă de la 5.000 lei până la 10.000 lei contravențiile prevăzute la art.84 i),J) și n);
- (2) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) se fac de se face de către inspectorul ANR autorizat, care efectuează controlul.
- (3) Pentru faptele prevăzute la alin. (1) sancțiunea contravențională se aplică comandantului navei, ca reprezentant legal al armatorului navei.
- (4) Contravențiilor prevăzute la alin. (1) le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.
- (5) Prevederile alin. (1) intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării prezentei ordonanțe de urgență.

#### SECȚIUNEA a 8-a Dispoziții tranzitorii și finale

Art.86 - (1) Autorizațiile de funcționare emise agențiilor de furnizare navigatori până la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 83/2003 privind autorizarea societăților comerciale care prestează servicii de selecție și plasare a personalului navigant maritim sau fluvial pe nave care arborează pavilion român ori străin, precum și instituirea unor măsuri de securitate financiară în caz de abandonare a acestuia în afara României, rămân valabile până la data expirării termenelor de valabilitate a polițelor de asigurare, dar nu mai mult de 180 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență. În această perioadă agențiile de furnizare navigatori au obligația depunerii documentației necesare autorizării, potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență.

(2) În situația în care termenul de valabilitate a poliței de asigurare expira după 180 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, agenția de furnizare navigatori are obligația să completeze, înăuntrul acestor 180 de zile, documentația necesară autorizării, potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență.

(3) În cazul în care garanția a fost constituită prin garanție bancară, autorizația de funcționare emisă în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 83/2003 rămâne valabilă pentru cel mult 180 zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

Art.87 - Raporturile juridice aferente activităților care fac obiectul MLC 2006 aflate în derulare la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, rămân valabile până la data finalizării, în condițiile prevăzute de legislația în vigoare la momentul declanșării acestora.

Art.88 - Anexele nr.1-8 fac parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență.

Art.89 - La data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență se abrogă:

a) Hotărârea Guvernului nr. 83/2003 privind autorizarea societăților comerciale care prestează servicii de selecție și plasare a personalului navigant maritim sau fluvial pe nave care arborează pavilion român ori străin, precum și instituirea unor măsuri de securitate financiară în caz de abandonare a acestuia în afara României, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 84 din 11 februarie 2003, cu modificările și completările ulterioare;



b) Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 247/2010 pentru stabilirea procedurii de constituire a garanțiilor financiare și de disponibilizare a sumelor, aprobarea modelului certificatului de garanție financiară, precum și stabilirea procedurii de emitere a certificatului de garanție financiară în caz de abandon al navigatorilor, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 227 din 12 aprilie 2010;

c) Litera j) a articolului 4 și articolul 41 din Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 476/2003 privind aprobarea Normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management al siguranței - Codul I.S.M. amendat, a Normelor metodologice privind procedura de eliberare a certificatelor de management al siguranței în conformitate cu cerințele Codului I.S.M. amendat și a Normelor metodologice pentru mandatarea auditorilor, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 312 din 09 mai 2003, cu completările ulterioare.

Art.90 - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii comunică Comisiei Europene textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta ordonanță de urgență.

\*

Prezenta ordonanță transpune Directiva (UE) 2018/131 a Consiliului din 23 ianuarie 2018 de punere în aplicare a Acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) pentru modificarea Directivei 2009/13/CE în conformitate cu modificările din 2014 la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006, astfel cum au fost aprobate de Conferința Internațională a Muncii la 11 iunie 2014, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 22 din 26 ianuarie 2018.

**PRIM-MINISTRU**

**NICOLAE-IONEL CIUCĂ**