

CUPRINS

CUVÂNT-ÎNAINTE	5
DREPT INTERNAȚIONAL, DREPTUL UNIUNII EUROPENE, DREPTURILE OMULUI	
INSTRUIREA ȘI CERTIFICAREA PERSONALULUI NAVIGANT	
Oana Adăscăliței	17
PREZUMȚIA DE NEVINOVĂȚIE ÎN PROCEDURILE EXTRAPENALE	
Dumitru Vlad Bradea	30
FLEXIBILITY FOR THE USE OF ESI FUNDS IN RESPONSE TO THE COVID-19 OUTBREAK	
Romana Buzková	43
CONCEPTUL „TERMEN REZONABIL” ÎNTRE AUTONOMIE ȘI SUBSIDIARITATE	
Alfred Çerepi	49
MOTIVAREA HOTĂRÂRIILOR JUDECĂTOREȘTI ȘI OBLIGAȚIILE POZITIVE	
Radu Ciobanu	61
CAUZA <i>KADI</i>	
Teodor Ioan Coman	66
DREPTUL PERSOANEI ACUZATE DE A BENEFICIA DE ASISTENȚĂ JURIDICĂ PRACTICĂ ȘI EFECTIVĂ – STANDARDUL DE PROTECȚIE CONVENȚIONAL ȘI LEGISLAȚIA INTERNĂ	
Mihai Guran	77
GMOS AND THE SPS AGREEMENT: LESSONS OF THE EC – BIOTECH DISPUTE	
Gábor Hajdu	86
PROTECȚIA DATELOR ȘI RECUNOAȘTEREA FACIALĂ AUTOMATĂ: AVEM DREPTUL DE A RĂMÂNE FĂRĂ (UN) CHIP?	
Raluca Onufreiciuc	95
DISCRIMINAREA TINERILOR ȘI VÂRSTNICILOR ÎN CADRUL RAPORTURILOR DE MUNCĂ DIN PERSPECTIVA DIRECTIVEI „2000/78/CE	
Elena Daniela Oprescu	104

ATACUL CIBERNETIC ȘI PRINCIPIUL INTERZICERII FOLOSIRII FORȚEI Adrian-Nicușor Popescu.....	117
CONTRADICTORIALITATEA – GARANȚIE IMPLICITĂ A DREPTULUI LA UN PROCES ECHITABIL Bianca Mirabela Șerb	136
CALITATEA DE STANDARD A „TERMENULUI REZONABIL” Ioana Șoldea	144
TENDINȚE RECENTE ÎN JURISPRUDENȚA CURȚII EUROPENE A DREPTURILOR OMULUI ÎMPOTRIVA ROMÂNIEI. ARTICOLUL 4 DIN PROTOCOLUL 7 ADIȚIONAL LA CONVENȚIE Maria-Mădălina Stan.....	151
LEGAL PROTECTION OF THE EUROPEAN UNION'S FINANCIAL INTERESTS Andrea Vuongová.....	160
DREPT CONSTITUȚIONAL ȘI DREPT ADMINISTRATIV	
THE ADMINISTRATIVE APPEAL AND THE ALTERNATIVE MEANS OF RESOLVING DISPUTES. PERSPECTIVES OF COHERENT LEGISLATIVE EVOLUTION Nicolae-Alexandru Ceslea	169
CURTEA DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE ȘI CURTEA CONSTITUȚIONALĂ – ÎNTRE CONFLICT ȘI COLABORARE EUROPEANĂ Sonia Bianca Coman.....	181
PRINCIPIUL TRANSPARENȚEI INSTITUȚIONALE ȘI DREPTUL LA INFORMAȚIE Crina Alina De Smet (Tagarta).....	188
AVOCATUL POPORULUI ȘI IMPERATIVELE CONSTITUȚIONALITĂȚII ÎN STAREA DE URGENȚĂ Violeta Ilie (Niculescu).....	194
SCURTE CONSIDERENTE ASUPRA DEFICIENȚELOR REGLEMENTĂRILOR LEGALE PRIVIND MODIFICAREA AUTORIZAȚIILOR ADMINISTRATIVE Alexandru Cristian Ilin	206
INTABULAREA ÎN CARTEA FUNCİARĂ A CONSTRUCȚIILOR EDIFICATE FĂRĂ AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE Ștefania-Dorina Kerth (Dobrescu).....	219

MODALITĂȚI ADMINISTRATIVE DE REÎNTREGIRE A DOMENIULUI PRIVAT AL STATULUI CU DESTINAȚIE AGRICOLĂ Mădălina Sauca	230
„DAȚI CEZARULUI CELE ALE CEZARULUI”. PARABOLA FISCALITĂȚII – ERMINIA UNUI TEXT BIBLIC ÎN LUMINA DREPTULUI FISCAL Nicolae Stanciu	243
DESPRE PROVOCĂRILE LIMBAJULUI JURIDIC: RESPONSABILITATE ȘI RĂSPUNDERE ÎN DREPTUL PUBLIC Ovidiu Toader	254
DREPT CIVIL ȘI DREPT PROCESUAL CIVIL	
MITUL DREPTULUI LA SĂNĂTATE Dumitru Balea.....	267
CONTRACTUL DE ÎNTREȚINERE. RISCUL ÎN CONTRACTE ȘI CONTRACTELE ALEATORII Oana-Lavinia Borș.....	284
DIVORȚUL CU NOTAR ȘI FĂRĂ JUDECĂTOR ÎN ROMÂNIA ȘI FRANȚA Oana-Elena Buzincu	292
PRIVIRE COMPARATIVĂ ÎNTRE RECURSUL ÎN INTERESUL LEGII ȘI SESIZAREA ÎNALTEI CURȚI DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE ÎN VEDEREA PRONUNȚĂRII UNEI HOTĂRÂRI PREALABILE PENTRU DEZLEGAREA UNOR CHESTIUNI DE DREPT Laura Cristina Carcia.....	301
DREPTUL DE ACCES LA O INSTANȚĂ DE JUDECATĂ ȘI DUBLUL GRAD DE JURISDICȚIE ÎN MATERIE CIVILĂ ÎN JURISPRUDENȚA CURȚII CONSTITUȚIONALE Nicolae Sergiu Cârlan	315
SCURTE CONSIDERAȚII ASUPRA RAPORTULUI DINTRE ACCESORIALITATE ȘI ACCESIUNEA IMOBILIARĂ ARTIFICIALĂ Sergiu-Ilie Căileanu.....	330
REGLEMENTAREA DREPTURILOR DE MOȘTENIRE ALE SOȚULUI SUPRAVIEȚUITOR ÎN VECHIUL DREPT FRANCEZ CUTUMIAR Alina-Emilia Ciortea	342

SUROGATUL ÎN ROMÂNIA – ÎNTRE LEGALITATE ȘI ILEGALITATE Alexandru Teodor Cuț	352
VÂNZAREA BUNULUI ASIGURAT. TRANSMITEREA CONTRACTULUI DE ASIGURARE Ștefan Matei Dănilă	365
MANIFESTĂRI ALE LIBERTĂȚII DE VOINȚĂ ÎN DREPTUL INTERNAȚIONAL PRIVAT EUROPEAN AL FAMILIEI Alexandru-Victor Doroș	377
PARTICULARITĂȚILE IMPREVIZIUNII ÎN CONTRACTELE CU TITLU GRATUIT ȘI SPECIALITĂȚILE REVIZUIRII ACESTORA Maximilian-Andrei Druță	386
EVALUATION OF JUDICIAL ERROR AND COMPENSATION IN THE PRACTICE OF HUNGARIAN COURTS Rita Tünde Galántai	402
CONSIDERAȚII CU PRIVIRE LA INSTITUȚIA OCROTIRII MINORULUI ÎN DREPTUL CIVIL Gabriela-Rodica Ghile-Buzan	416
CONSIDERAȚII PRIVIND MĂSURA ȘI ÎNTINDEREA DAUNELOR-INTERESE CONTRACTUALE ÎN SISTEMUL CODULUI CIVIL ROMÂN Raluca-Clarisa Gligor	424
ASPECTE TEORETICE ȘI PRACTICE SPECIFICE CONTESTAȚIEI PRIVIND TERGIVERSAREA PROCESULUI CIVIL George-Bogdan Ioniță	435
PROTECȚIA TERȚILOR DE BUNĂ-CREDINȚĂ, DOBÂNDITORI DE DREPTURI DE LA DONATAR, ÎN CAZUL REVOCĂRII DONAȚIEI Irina-Maria Lăpădat	447
EVOLUȚIA DUALISMULUI NEDEMNITATE-DEZMOȘTENIRE ÎN VECHIUL DREPT ROMÂNESC, DE LA ÎNDREPTAREA LEGII LA CODUL CALIMACH Anthony Murphy	460
CONSIDERAȚII ASUPRA VÂNZĂRII BUNULUI ALTUIA. DREPT COMPARAT Mariana Muschici (Sărac)	467

ASPECTE PRIVIND DETERMINAREA INSTANȚEI DE EXECUTARE, ÎN LUMINA NOULUI COD DE PROCEDURĂ CIVILĂ. APLICAREA ÎN TIMP A LEGII Alexandra-Raluca Pană.....	475
DREPTUL DE PREEMPTIUNE. ASPECTE TEORETICE ȘI PRACTICE Ioana-Ancuța Popoviciu	490
INALIENABILITATEA CONVENȚIONALĂ A CREAȚELOR Mihaela Prăjanu (Durnescu)	502
PUTEREA DOVEDITOARE A SEMNĂTURII ELECTRONICE SIMPLE ÎN PROCESUL CIVIL Andrei Rusu	512
POZIȚIA SUBORDONATĂ A INTERVENIENTULUI VOLUNTAR ACCESORIU ȘI CONSECINȚELE EI Ionuț Adrian Șipețan	528
PARTICULARITĂȚILE DREPTULUI MEDICAL ÎN SISTEMUL JURIDIC ACTUAL DIN ROMÂNIA Alina-Doina Tănase.....	543
EXCEPȚIILE DE LA REGULA EXERCITĂRII AUTORITĂȚII PĂRINTEȘTI Alexandra Cristina Todoran.....	549

DREPTUL AFACERILOR

GUVERNANȚA CONTRACTUALĂ, CONCEPT MULTIDIMENSIONAL Astrid Maria Bolea	561
PRACTICA JUDICIARĂ NEUNITARĂ ÎN MATERIA RAPORTURILOR DINTRE PROFESIONIȘTI Ionuț-Dragoș Crînguș.....	571
DESPRE MODIFICAREA ACTULUI CONSTITUTIV AL SOCIETĂȚII ÎN PROCEDURA DE REORGANIZARE JUDICIARĂ Gabriela Dănilă	582
NOȚIUNILE DE „ANGAJATOR” ȘI „REPREZENTANȚII LUCRĂTORILOR” ÎN ACCEPȚIUNEA DIRECTIVEI 98/59 PRIVIND APROPIEREA LEGISLAȚIILOR STATELOR MEMBRE CU PRIVIRE LA CONCEDIERILE COLECTIVE Maria Violeta Duca	596

SPRE CONSTITUȚIONALIZAREA BĂNCII CENTRALE Adrian Dumitrescu-Pasecinic	609
REGLEMENTAREA <i>FONDULUI PROPRIETATEA</i> Ana-Maria Echert (Crînguș-Echert)	623
CLAUZELE ABUZIVE ÎN CONTRACTELE DE CREDIT ÎNCHEIATE CU CONSUMATORII. ROLUL INSTANȚELOR NAȚIONALE Romeo Glodeanu	634
IMPACTUL MĂSURILOR FISCALE INSTITUTE PE PERIOADA STĂRII DE URGENȚĂ ÎN DOMENIUL JOCURILOR DE NOROC Daniela Hudelcu	647
DREPTURILE DE PROPRIETATE INTELECTUALĂ ȘI ARBITRAJUL ÎN MATERIE DE INVESTIȚII Andra Camelia Ionescu	656
DATA IS THE NEW CURRENCY Andrea Labancz	660
CONFUZIA – O INTERFERENȚĂ PEPECTĂ DINTRE CONCURENȚĂ ȘI PROPRIETATE INDUSTRIALĂ Iulian Moraru	670
UBER ȘI RELAȚIA ACESTUIA CU SMART CONTRACT Ioan-Flavius Stanca	683
SUPORTAREA RISCULUI DE PANDEMIE ÎN CONTRACTELE DE CREDIT BANCAR ÎNCHEIATE CU CONSUMATORII Andreea-Mădălina Stănescu-Sas	705
CONSIDERAȚII PRIVIND CLAUZELE <i>NO CHALLENGE</i> ÎN CONTRACTELE DE LICENȚĂ ÎN COMERȚUL INTERNAȚIONAL Ramona Daniela Stângaciu	716
OBLIGAȚIA PROFESIONISTULUI COMERCIANT DE A NOTIFICA REALIZAREA UNEI CONCENTRĂRI ECONOMICE Denisa Tudosie	730

SOLUȚIONAREA CERERII DE DESCHIDERE A PROCEDURII INSOLVENȚEI
FORMULATE DE CĂTRE CREDITOR

Zoltan Nemeth 737

DILEMELE UNEI ÎNTREBĂRI PRELIMINARE. CAUZA C-648/18 HIDROELECTRICA

Ionela Alina Zorzoană 747

DREPT PENAL ȘI DREPT PROCESUAL PENAL

NULITATEA ȘI EXCLUDEREA PROBELOR – SANCTIUNI DE DREPT
PROCESUAL PENAL

Iulia Cristina Casap 757

PIRAMIDELE FINANCIARE: CONCEPT, EVOLUȚIE, ACTUALITATE ȘI
CATALIZATOR DE INCRIMINARE

Cristina Chihai 770

ASPECTE PRIVITOARE LA EVOLUȚIA REGLEMENTĂRII VIOLULUI SĂVÂRȘIT
ASUPRA UNUI MEMBRU DE FAMILIE

Mirela Gabriela Cristea 779

MĂSURA ARESTULUI LA DOMICILIU ÎN PROCEDURA CAMEREI PRELIMINARE ȘI
ÎN CURSUL JUDECĂȚII

Maria-Ariana (Gherghel) Docu 786

PROBLEME PRIVIND TENTATIVA LA INFRACTIUNEA OMISIVĂ IMPROPRIE

Cristina Nicorici 797

APLICABILITATEA ARTICOLULUI 426 LITERA A DIN CODUL DE PROCEDURĂ
PENALĂ

Andrada Pascu 807

DREPTUL LA INFORMARE ÎN CAMERA PRELIMINARĂ

Alexandrina-Mirela Perian 812

RĂSPUNDEREA PENALĂ A MINORILOR

Nicolae Pîrcălăbescu 827

REGLEMENTAREA ȘI EVOLUȚIA EXCLUDERII PROBELOR ÎN DREPTUL
PROCESUAL PENAL ROMÂN

Liliana-Dorina Răducu 837

REFLECȚII ASUPRA REPUNERII ÎN TERMENELE PROCEDURALE PENALE

Cristina-Georgiana RizoIU (Iordache)851

DREPTURILE SUSPECTULUI / INCULPATULUI ÎN CURSUL URMĂRIIRII PENALE

Iulia Georgia Roșianu Cocos.....860

INSTRUIREA ȘI CERTIFICAREA PERSONALULUI NAVIGANT

drd. **Oana Adăscăliței**

Universitatea București

Facultatea de Drept

Conducător științific de doctorat: prof. univ. dr. **Claudia-Ana Moarcăș**

Abstract

The competence of the seafarers represents an essential condition for the safe operation of the ships and the protection of the marine environment. Originally, this was an issue governed by conventions developed under the auspices of the International Labor Organization (ILO): Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53), Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74) and the Maritime Labour Convention (MLC 2006).

The establishment of standards at general level and the lack of correlation in time with the existing realities of the international maritime transport have determined the International Maritime Organization (IMO) to take over the regulatory mandate. The STCW Convention is the only international convention that for the first time defines uniform and generally accepted standards for the training and certification of the seafarers. In the European Union (EU), the provisions of the STCW Convention have been incorporated into Member States' legislation through Directive 2008/106 / EC. The Directive added a mechanism to verify compliance with the requirements of the STCW Convention by non-EU states.

The article aims at presenting the relevant tools for the certification and training of the seafarers, drawing emphasis on the provisions of the STCW Convention.

Keywords: certification, training, seafarers; STCW Convention; MLC 2006, Directive 2008/106/EC.

Rezumat

Competența navigatorilor reprezintă o condiție esențială pentru siguranța operării navelor și pentru protejarea mediului marin. Inițial a fost un aspect reglementat de convențiile elaborate sub auspiciile Organizației Internaționale a Muncii (OIM): convenția privind brevetele de capacitate ale ofițerilor, 1936 (Nr. 53), Convenția pentru atestarea marinarilor, 1946 (Nr. 74) și ulterior prin intermediul Convenției privind munca în domeniul maritim (MLC 2006).

Fixarea standardelor la nivel de generalitate și necorelarea în timp cu realitățile existente în transportul maritim internațional, au condus la preluarea mandatului reglementării de către Organizația Maritimă Internațională (IMO). Convenția STCW este singura convenție internațională care definește pentru prima dată, standarde uniforme, general acceptate cu privire la pregătirea și certificarea navigatorilor. În Uniunea Europeană (UE), dispozițiile convenției STCW au fost incluse în legislația statelor membre prin intermediul Directivei 2008/106/CE. Directiva a adăugat un mecanism prin care se efectuează verificarea conformității cu cerințele convenției STCW de către statele care nu sunt membre ale UE.

Articolul își propune să facă o prezentare a instrumentelor relevante pentru certificarea și pregătirea navigatorilor, cu accent pe prevederile convenției STCW.

Cuvinte-cheie: certificare; pregătire; navigatori; Convenția STCW, Convenția MLC 2006, Directiva 2008/106/CE.

1. Aspecte introductive

Un transport maritim internațional de calitate depinde în bună măsură de nivelul de pregătire al navigatorilor angajați la bordul navelor maritime. Organizația Internațională a Muncii (OIM) a abordat problema instruirii navigatorilor prin Convenția privind brevetele de capacitate ale ofițerilor, 1936 (Nr. 53). Pentru prima dată, un instrument internațional stabilea că nici o persoană nu va putea desfășura activități la bordul unei nave decât dacă deține un certificat de competență emis de autoritatea statului în care este

înregistrată nava¹. Activitatea de reglementare OIM a continuat cu Convenția pentru atestarea marinarilor, 1946 (Nr. 74)². Deși un număr de state continuă să fie încă parte la convențiile amintite, conținutul lor nu mai corespunde nivelului actual al cerințelor din transportul maritim internațional. Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006) a revizuit cele două acte normative internaționale, încorporând anumite prevederi din conținutul acestora³.

Organizația Maritimă Internațională (OMI) a conlucrat îndeaproape cu OIM în activitatea de reglementare referitoare la pregătirea navigatorilor. În 1964 a fost stabilit un grup comun de lucru OMI/OIM compus din reprezentanți ai armatorilor și navigatorilor din partea OIM și respectiv din reprezentanți ai guvernelor din partea OMI⁴. Prin adoptarea Convenției internaționale privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (Convenția STCW 75/78), OMI a soluționat problema existenței pe plan internațional a unor standarde divergente cu privire la certificarea și pregătirea navigatorilor⁵. Una din cele mai importante revizui și actualizări ale Convenției STCW a avut loc în anul 1995 în vederea clarificării standardelor de competență cerute și a mecanismului de punere în aplicare al prevederilor sale⁶.

La momentul redactării convenției MLC 2006, s-a convenit ca rolul OIM cu privire la pregătirea și certificarea navigatorilor să fie redus și să se autorizeze OMI să stabilească regulile internaționale aplicabile în această privință⁷.

În anul 2010, o ultimă revizuire majoră a Convenției STCW a răspuns schimbărilor de ordin tehnologic, operațional, în practicile și în procedurile care sunt folosite la bordul navelor. Printre altele au fost introduse măsuri îmbunătățite de prevenire a practicilor frauduloase asociate cu certificatele de competență, cerințe noi referitoare la pregătirea în tehnologiile moderne cum ar fi hărțile electronice, cerințe noi privitoare la pregătirea de securitate și tehnologiilor moderne de pregătire precum e-learningul și învățământul la distanță⁸.

Convenția STCW 2010 recunoaște "importanța stabilirii standardelor de competență obligatorii detaliate și a altor prevederi obligatorii necesare să se asigure că întregul personal navigant este educat și instruit corespunzător, experimentat adecvat, calificat și competent pentru îndeplinirea sarcinilor lor într-o manieră care asigură siguranța vieții, proprietatea și securitatea pe mare, precum și protecția mediului marin".

2. Certificarea personalului navigant

2.1. Modalități de certificare și tipuri de certificate

Comandanții, ofițerii și operatorii care folosesc Sistemul mondial pentru caz de sinistru și siguranța navigației pe mare (GMDSS) trebuie să dețină un certificat de competență pentru a putea desfășura serviciul

¹ Articolul 3 Convenția privind brevetele de capacitate ale ofițerilor, 1936 (Nr. 53), text în engleză disponibil la https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C053.

² Convenția Organizației Internaționale a Muncii pentru atestarea marinarilor, 1946 (Nr. 74), text în engleză disponibil la https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312219,en:NO.

³ International Labour Organization, *Final report: Third meeting of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention*, 2006, as amended (MLC, 2006) (Geneva, 23–27 April 2018), STCML/2018/, International Labour Office, International Labour Standards Department, Geneva, ILO, 2018, disponibil la https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_631581.pdf, pct. 183.

⁴ Kwiatkowska, Barbara, Dotinga, Harm, Molenaar Merel, Elferink, Alex G. Oude & Soons, Alfred H.A., *International Organizations and the Law of the Sea 2001, Documentary Yearbook*, Series: International Organizations and the Law of the Sea, Volume: 17, 2004, p. 291.

⁵ Christodoulou-Varotsi, Iliana, & Pentsov, Dmitry A., *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer-Verlag, Berlin Heidelberg, 2008 p. 422.

⁶ <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx>.

⁷ International Labour Organization, STCMLC/2018/ Technical Note/3, *Instruments relating to training and qualifications (seafarers)* Geneva 23–27 April 2018 disponibil la https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_624253.pdf pct. 10.

⁸ <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>.

în folosul navei⁹. Certificatele de competență dau dreptul deținătorului legal să execute serviciul pe funcția corespunzătoare la bordul unei nave și să îndeplinească atribuțiile pe care le presupune nivelul de responsabilitate specificat în acel document¹⁰.

Certificatele de competență sunt emise numai de Administrație, în urma verificării autenticității și a valabilității documentelor prezentate de navigator¹¹. Certificatele se diferențiază după funcție, nivelul de responsabilitate și tipul navei. Candidații la obținerea unui certificat, trebuie să satisfacă anumite condiții legate de vârstă, de efectuarea unei perioade de stagiul aprobat la bordul navelor maritime, de încheierea instruirii și formării aprobate și de îndeplinire a standardului de competență specificat pentru fiecare funcție în parte¹².

În afară de această modalitate de certificare considerată a fi clasică, prin amendamentele aduse în 2010 Convenției STCW, candidații pot opta pentru o modalitate alternativă de certificare. Această modalitate permite executarea unor funcții suplimentare care pot să nu fie în mod obligatoriu în același departament în care personalul navigant își desfășoară în mod regulat activitatea¹³. Astfel, un navigator care dorește să obțină un certificat pentru alte funcții într-un departament diferit, va trebui mai întâi să-și completeze studiile și instruirea corespunzătoare și să îndeplinească standardele de competență pentru toate atribuțiile prevăzute pentru nivelul de responsabilitate (operațional, managerial) în departamentul în care deja lucrează¹⁴. Emiterea certificatelor alternative nu se va folosi în scopul de a reduce numărul membrilor de echipaj de la bord diminuând integritatea profesională sau „subcalificarea” navigatorilor¹⁵.

Scopul pentru care se permite certificarea alternativă este de a permite organizării de la bordul navei să fie în acord cu cele mai avansate descoperiri ale tehnologiei și să deschidă noi posibilități de dezvoltare în carieră pentru navigatori¹⁶.

În urma amendamentelor de la Manila au fost introduse noi calificări, respectiv cea de personal nebrețat calificat punte, personalul nebrețat calificat mașină și personal nebrețat electrician.

Personalul navigant din categoriile amintite îndeplinește funcții la nivel de execuție la bordul navelor maritime, pentru care este obligatorie deținerea unui certificat de calificare. În vederea certificării, trebuie satisfăcute cerințele convenției STCW privitoare la vârsta minimă, stagiul de îmbarcare aprobat corespunzător pentru fiecare dintre calificările amintite¹⁷. În plus, trebuie să se facă dovada îndeplinirii standardelor de competență specificate¹⁸. Orice candidat pentru certificare va trebui mai întâi să îndeplinească cerințele pentru certificare ca personal nebrețat care face parte din cartul de navigație sau cartul din compartiment mașini¹⁹. Până la 1 ianuarie 2017 administrațiile naționale ale statelor parte la Convenția Organizației Internaționale a Muncii pentru atestarea marinarilor, 1946 (Nr. 74) au mai putut să reînnoiască sau să revalideze certificatele pentru personalul nebrețat punte²⁰.

Personalul navigant care navighează, trebuie să dețină, în afara celorlalte certificate ce pot fi emise în conformitatea cu Convenția STCW 2010, și un certificat medical²¹. Convenția MLC 2006 impune cerințe similare, statuând ca niciun navigator nu poate să lucreze pe o navă, decât dacă se atestă medical că este

⁹ *Idem*.

¹⁰ Reglementarea I/1 paragraf 1.30 Codul STCW.

¹¹ Reglementarea I/2 paragraf 1 Codul STCW.

¹² Reglementarea I/2 paragraf 13 Codul STCW.

¹³ International Transport Workers' Federation, *STCW A Guide for Seafarers Taking into account the 2010 Manila amendments*, 2017 disponibil la https://www.mptusa.com/pdf/STCW_guide_english.pdf, p. 22.

¹⁴ *Ibidem*, Secțiunea A-VII/1 paragraf 1-4, Codul STCW.

¹⁵ Reglementarea VII/3 paragraf 3.1 și 3.2 Codul STCW.

¹⁶ International Transport Workers' Federation, *STCW A Guide for Seafarers Taking into account the 2010 Manila amendments*, p. 22 disponibil la https://www.mptusa.com/pdf/STCW_guide_english.pdf

¹⁷ Reglementarea II/5 paragraf 2 și Reglementarea III/5 paragraf 2 Codul STCW.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Reglementarea II/5 paragraf 2.2 și Reglementarea III/5 paragraf 2.3 Codul STCW.

²⁰ Reglementarea II/5 paragraf 5 Codul STCW.

²¹ Reglementarea I/9 paragraf 3 Codul STCW.

apt să își îndeplinească îndatoririle²². Convenția MLC 2006 este însă mult mai strictă, impunând obligația ca toți navigatorii, nu doar cei care obțin certificate în conformitate cu Convenția STCW, să aibă un certificat medical valid asupra lor, care să ateste că aceștia sunt apti din punct de vedere medical să își desfășoare activitatea pe mare²³.

Statele părți au libertatea de a stabili standarde privind starea de sănătate a navigatorilor în acord cu prevederile convenției²⁴. Standardele statelor părți trebuie să asigure că navigatorii au o capacitate fizică bună pentru a îndeplini cerințele privind instruirea de bază, că au auzul și vorbirea adecvate pentru a comunica eficient și a detecta alarmele sonore, că nu suferă de nici o condiționare medicală care să-i facă incapabili pe navigatori pentru un astfel de serviciu sau să pună în pericol sănătatea și securitatea celorlalte persoane de la bord, că nu iau medicamente cu efecte secundare, care sunt de natură să le afecteze judecata, echilibrul, sau orice alte solicitări pentru îndeplinirea eficace și sigură a sarcinilor atribuite²⁵.

Atunci când stabilesc astfel de standarde și prevederi pentru starea de sănătate a navigatorilor, statelor părți le revine obligația de a ține seama de orientările ILO/WHO în domeniu, ca și de celelalte orientări internaționale relevante emise sub egida Organizației Internaționale a Muncii, a Organizației Maritime Internaționale sau a Organizației mondiale a Sănătății²⁶.

Pentru a obține certificatul medical, candidații trebuie să aibă vârsta peste 16 ani și să îndeplinească standardele privind starea de sănătate²⁷. Certificatele medicale au o perioadă de valabilitate de 2 ani²⁸. Perioada de valabilitate este de 1 an atunci când posesorii certificatului medical au vârsta sub 18 ani²⁹. Cu titlu de excepție, Administrația poate permite, în situații impuse de urgență, ca navigatorul să lucreze fără un certificat medical valabil, până la următorul port de escală, dacă perioada unei astfel de autorizări nu depășește trei luni și navigatorul în cauză posedă un certificat medical expirat de dată recentă³⁰.

În afara certificatelor de competență, navigatorilor le sunt emise certificate de aptitudini prin care se face dovada îndeplinirii cerințelor relevante ale Convenției referitoare la instruire, perioada de stagiu sau competențe. O parte din certificatele incluse în această categorie sunt: certificat pentru instruirea de bază pentru operare marfă pe navele care transportă produse petroliere sau chimice³¹, certificatul de aptitudini în ambarcațiuni de supraviețuire, bărci de salvare și șalupe rapide de salvare³², certificat de aptitudini în lupta contra incendiilor³³, certificat de aptitudini în acordarea primului ajutor medical sau a asistenței medicale³⁴, certificat de ofițer însărcinat cu securitatea navei³⁵, certificat de aptitudini privind instruirea în domeniul conștientizării securității³⁶.

Certificatele se păstrează în original, la bordul navei la care deținătorul efectuează serviciul³⁷. Statele părți au obligația să păstreze un registru de evidență al tuturor certificatelor emise revalidate, suspendate, anulate, distruse, pierdute sau dispensele care au fost acordate³⁸.

²² Regula 1.2 alin. 1 Convenția MLC 2006.

²³ Normă A 1.2 alin. 1 Convenția MLC 2006.

²⁴ Reglementarea I/9 paragraf 1 Codul STCW.

²⁵ Secțiunea A-I/9 paragraf 2 Codul STCW, Normă A 1.2 alin. 6 Convenția MLC 2006.

²⁶ Secțiunea B-I/9 Codul STCW.

²⁷ Reglementarea I/9 paragraf 4.1 și 4.3 Codul STCW.

²⁸ Reglementarea I/9 paragraf 5 Codul STCW.

²⁹ *Idem*.

³⁰ Reglementarea I/9 paragraf 7 Codul STCW, Normă A 1.2 alin. 8 Convenția MLC 2006.

³¹ Reglementarea V/1-1 Codul STCW.

³² Reglementarea V/1-2 Codul STCW.

³³ Reglementarea V/1-3 Codul STCW.

³⁴ Reglementarea V/1-4 Codul STCW.

³⁵ Reglementarea V/1-5 Codul STCW.

³⁶ Reglementarea V/1-6 Codul STCW.

³⁷ Reglementarea I/2 paragraf 11 Codul STCW.

³⁸ Reglementarea I/2 paragraf 14 Codul STCW.

2.2. Recunoașterea certificatelor emise de către o Administrație străină

Pentru a putea să își desfășoare activitatea la bordul unei nave sub pavilion străin, navigatorii trebuie să obțină de la Administrația statului de pavilion un atestat, prin care certificatele de competență sau certificatele de aptitudini pe care le dețin, sunt recunoscute³⁹. Recunoașterea certificatelor de către administrația statului de pavilion al navei are loc numai după ce aceasta se asigură de valabilitatea și autenticitatea certificatelor prezentate⁴⁰. În vederea recunoașterii certificatelor, Administrația străină va efectua o evaluare a respectării cerințelor Convenției STCW de către statul emitent, prin inspectarea facilităților și a procedurilor respectivului stat, privitoare la standardele de competență, instruire și certificare și a standardelor de calitate⁴¹. Administrațiile se vor asigura prin impunerea unor măsuri adecvate că personalul navigant deține cunoștințele corespunzătoare referitoare la legislația maritimă a Administrației relevante pentru atribuțiile pe care le pot îndeplini⁴². Atunci când o altă administrație sau companie solicită, în vederea verificării autenticității și a valabilității certificatelor înaintate de navigatori, statelor părți le incumbă obligația de a permite accesul controlat la bazele de date electronice pe care le dețin⁴³.

2.3. Reconfirmarea certificatelor

La intervale de timp care nu trebuie să depășească 5 ani, certificatele comandanților, ale ofițerilor sau ale operatorilor radio trebuie reconfirmate în vederea prelungirii. Pentru a-și menține dreptul de a efectua serviciul pe mare, personalul navigant respectiv are obligația să îndeplinească standardele privind starea de sănătate și să dovedească o continuă competență profesională⁴⁴. În acest scop, trebuie să facă dovada efectuării unei perioade de stagiul care poate fi de cel puțin un an în decursul ultimilor cinci ani. Alternativ, continuitatea competenței profesionale poate fi demonstrată prin îndeplinirea unor activități la bordul navelor maritime considerate a fi echivalente stagiului de îmbarcare, prin promovarea unui test aprobat sau prin terminarea unor cursuri aprobate⁴⁵. Cursurile includ schimbările relevante pe plan legislativ sau tehnologic în domeniul siguranței, al securității maritime și al protecției mediului marin⁴⁶.

Ca element de noutate, Convenția STCW 2010 a introdus obligativitatea reconfirmării certificatelor pentru personalul de pe navele tip tanc. Menținerea competenței profesionale se stabilește pentru personalul navigant care deservește acest tip de nave, prin stagiul de îmbarcare de cel puțin 3 luni în ultimii 5 ani sau prin finalizarea unor cursuri de instruire⁴⁷. Modificările privesc și certificatele medicale care vor face obiectul reconfirmării cel puțin o dată la doi ani⁴⁸.

3. Instruirea personalului navigant

3.1. Convenția privind munca maritimă (MLC 2006)

Pregătirea profesională și certificarea navigatorilor este reglementată de Convenția MLC 2006 prin Regula 1.3. Potrivit prevederilor convenției, un navigator trebuie să fi parcurs un curs de pregătire sau să dețină un certificat de capacitate sau să fie prin alte mijloace calificat pentru a putea să desfășoare o activitate la bordul unei nave⁴⁹. Pregătirea și certificarea în conformitate cu instrumentele obligatorii adoptate

³⁹ Reglementarea I/2 paragraf 7 Codul STCW.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ Reglementarea I/10 paragraf 1.1 Codul STCW.

⁴² Reglementarea I/10 paragraf 2 Codul STCW.

⁴³ Reglementarea I/2 paragraf 15 și Secțiunea A-I/2 paragraf 7 Codul STCW.

⁴⁴ Reglementarea I/11, Codul STCW.

⁴⁵ Secțiunea A-I/11 paragraf 1 Codul STCW.

⁴⁶ Secțiunea A-I/11 paragraf 2, Secțiunea B-I/11 paragraf 1 Codul STCW.

⁴⁷ Secțiunea A-I/11 paragraf 3 Codul STCW.

⁴⁸ Reglementarea I/9 paragraf 5 Codul STCW.

⁴⁹ Regula 1.3 paragraf 1 MLC 2006.

de IMO vor fi considerate ca îndeplinind respectivele cerințe⁵⁰. Regula recunoaște în mod explicit aplicabilitatea prevederilor Convenției STCW referitoare la pregătirea navigatorilor⁵¹. Există o singură excepție în materie, cea privitoare la pregătirea bucătarilor. Navigatorii care sunt angajați ca bucătari pe navă trebuie să aibă calificările corespunzătoare pentru desfășurarea activității⁵².

Prevederile referitoare la pregătirea personalului navigant au în mod voit un conținut general. Intenția a fost de a transfera responsabilitatea pentru pregătirea profesională a navigatorilor către Organizația Maritimă Internațională (OMI)⁵³. În subsidiar, s-a intenționat ca prin această prevedere generală, să se asigure că și alte categorii de personal care nu intră sub incidența prevederilor STCW, să fie instruite sau calificate corespunzător. Se face referire printre altele, la medicii sau surorile medicale care pot fi angajați pe o navă⁵⁴. Pe navele de croazieră, sfera de cuprindere a personalului nenavigant e mult mai extinsă putând cuprinde în afară de medici și pe artiști, instructorii de sport, asistenții medicali etc.

Responsabilitatea pentru respectarea standardelor naționale relevante ale statului de pavilion referitoare la pregătire și evaluare, de către respectivele categorii de personal, incumbă armatorului navei pe care aceștia își desfășoară activitatea și nu statului parte⁵⁵.

Personalului nenavigant de la bordul navelor maritime, are obligația de a efectua cursurile de pregătire de bază prevăzute de convenția STCW, în vederea angajării pe nave. În cadrul procesului de recrutare, se cer a fi îndeplinite și celelalte condiții privitoare la studii sau la autorizare, cunoașterea limbii engleze precum și cele privitoare la starea de sănătate a candidaților care fac parte din aceste categoriile de personal, și eventual îndeplinirea condițiilor de vechime în muncă, în meserie sau în specialitate. În Uniunea Europeană, recunoașterea calificărilor profesionale se face potrivit Directivei 2005/36/CE⁵⁶. Dispozițiile sale se aplică cetățenilor unui stat membru care doresc să exercite o profesie reglementată într-un alt stat membru decât cel în care și-au obținut calificările profesionale, fie cu titlu independent, fie cu titlu salariat⁵⁷. Cu toate acestea, se consideră că recunoașterea reciprocă a diplomelor și a certificatelor prevăzută de Directiva 2005/36/CE nu garantează întotdeauna un nivel de formare standardizat pentru navigatorii care servesc la bordul navelor ce arborează pavilionul unui stat membru⁵⁸. Din aceste considerente, Directiva 2008/106/CE a prevăzut că este necesar să se stabilească un nivel minim de pregătire pentru toți navigatorii din UE bazat pe standardele internaționale elaborate de către OMI⁵⁹.

3.2. Instruirea personalului navigant în Uniunea Europeană

Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului a integrat Convenția STCW în dreptul Uniunii. În plus, se prevede că regulile Convenției STCW, care sunt anexate la directivă, sunt suplimentate de prevederile obligatorii ale Codului STCW privind pregătirea navigatorilor, brevetarea/atestarea și efectuarea serviciului de cart (Codul STCW)⁶⁰.

⁵⁰ Regula 1.3 paragraf 3 MLC 2006.

⁵¹ International Labour Organization, Report I(1A) *Adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards*, 94th (Maritime) Session of the International Labour Conference, Geneva, 7-23 February, Geneva, International Labour Office, 2006, p. 33 disponibil la <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/rep-i-1a.pdf>.

⁵² Regula 3.2 paragraf 3 MLC 2006.

⁵³ International Labour Organization, Report I(1A), p. 33.

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ Directiva 2005/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind recunoașterea calificărilor profesionale publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 255, 30.09.2005, disponibilă la <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02005L0036-20190415>

⁵⁷ Art. 2 alin. 1 Directiva 2005/36/CE.

⁵⁸ Preambul Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE) publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 323, 3.12.2008, pct. (6), p. 33, disponibilă la <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/106/oj>.

⁵⁹ *Ibidem*, pct. (7).

⁶⁰ *Ibidem*, pct. (9).

Directiva a recunoscut necesitatea stabilirii un nivel minim pentru formare a tuturor navigatorilor din Uniunea Europeană bazat pe standardele internaționale deja adoptate prin intermediul Convenției STCW. Directiva 2008/106/CE stabilește doar standardele minime în materie, permițând statelor membre să adopte standarde mai ridicate decât cele adoptate prin intermediul acesteia și chiar decât cele fixate de Convenția STCW⁶¹.

Directiva 2008/106/CE conține un sistem centralizat de recunoaștere a certificatelor eliberate de țările terțe pentru navigatori. A fost modificată succesiv prin Directiva 2012/35/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012⁶² și respectiv, Directiva (UE) 2019/1159 a Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019⁶³ pentru a alinia normele Uniunii cu modificările aduse Convenției și Codului STCW prin amendamentele de la Manila din 2010.

Navigatorilor care nu posedă certificate de competență/certificatele de aptitudini eliberate de statele membre, li se poate permite să lucreze pe navele care arborează pavilionul unui stat membru cu condiția ca să fi fost adoptată o decizie de recunoaștere a certificatelor lor⁶⁴. Statele care intenționează să recunoască prin atestare, certificatele eliberate de către o țară terță personalului navigant de la bord pentru efectuarea serviciului pe nave aflate sub pavilionul lor, trebuie să înainteze o cerere de recunoaștere Comisiei Europene⁶⁵. Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, efectuează o evaluare a sistemelor de formare și certificare ale țării terțe pentru care a fost înaintată cererea de recunoaștere⁶⁶. Prin intermediul evaluării, se verifică respectarea cerințelor Convenției STCW, dacă s-au luat măsurile corespunzătoare pentru prevenirea eliberării de certificate frauduloase și dacă statul în cauză, a ratificat Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim⁶⁷.

Toate țările recunoscute vor fi supuse unei reevaluări periodice de către Comisie, cel puțin o dată la zece ani de la ultima evaluare⁶⁸. Recunoașterea certificatelor unei țări terțe poate face obiectul revocării, atunci când se constată că o instituție de formare maritimă nu se mai conformează cerințelor Convenției STCW⁶⁹. Cu toate acestea, atestatele prin care se recunosc certificatele eliberate înainte de data la care se ia decizia de revocare a recunoașterii țării terțe, își mențin valabilitatea⁷⁰.

3.3. Convenția STCW

Instruirea și evaluarea navigatorilor în vederea certificării poate avea loc pe timpul serviciului, la bord sau la uscat, în cadrul unei instituții. Statelor parte la Convenția STCW le revine obligația de a se asigura că instruirea și evaluarea navigatorilor în vederea certificării, este structurată în conformitate cu programele redactate care să includă metodele, mijloacele și tehnicile de predare precum și cursurile necesare atingerii standardelor de competență prevăzute⁷¹. Instruirea navigatorilor se poate desfășura inclusiv prin e-learning și învățământul la distanță⁷² pe baza unor programe de învățământ care sunt furnizate de o entitate aprobată

⁶¹ *Ibidem*, pct. (8).

⁶² Directiva 2012/35/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 de modificare a Directivei 2008/106/CE privind nivelul minim de formare a navigatorilor (Text cu relevanță pentru SEE) publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 343, 14.12.2012, p. 78-105 disponibilă la <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2012/35/oj>.

⁶³ Directiva (UE) 2019/1159 a Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2008/106/CE privind nivelul minim de formare a navigatorilor și de abrogare a Directivei 2005/45/CE privind recunoașterea reciprocă a brevetelor navigatorilor eliberate de statele membre (Text cu relevanță pentru SEE.) publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 188, 12.7.2019, p. 94–105 disponibilă la <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1159/oj>.

⁶⁴ Art. 19 alin. 1 Directiva 2008/106/CE așa cum a fost modificat de Directiva 2012/35/UE.

⁶⁵ Art. 19 alin. 2 Directiva 2008/106/CE așa cum a fost modificat de Directiva 2019/1159/UE.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ Articolul 21 alin. 1 Directiva 2008/106/CE așa cum a fost modificat de Directiva 2019/1159/UE.

⁶⁹ Articolul 20 alin. 5 Directiva 2008/106/CE așa cum a fost modificat de Directiva 2019/1159/UE.

⁷⁰ Articolul 20 alin. 7 Directiva 2008/106/CE așa cum a fost modificat de Directiva 2019/1159/UE.

⁷¹ Secțiunea A-I/6 paragraf 1.1 Codul STCW.

⁷² Secțiunea B-I/6 paragraf 6 Codul STCW.

de Statul- parte⁷³. Instruirea bazată pe simulator a devenit obligatorie potrivit noilor cerințe STCW⁷⁴. Instruirea și evaluarea referitoare la radar și la utilizarea sistemului radar cu trasare automată (ARPA) pentru menținerea siguranței navigației, are la bază folosirea obligatorie a simulatoarelor⁷⁵. Folosirea simulatoarelor pentru instruire sau evaluare în utilizarea operațională a Sistemului Informațional și de Afișare Electronică a Hărții (ECDIS) a devenit, de asemenea, obligatorie⁷⁶. Comandanții și ofițeri secunzi precum și ofițerii însărcinați cu responsabilitatea cartului de navigație de pe navele cu tonaj brut de 500 tone și mai mare, trebuie să aibă cunoștințe în utilizarea sistemului ECDIS⁷⁷.

Instruirea și evaluarea navigatorilor nu poate fi efectuată decât de către un personal care deține calificările necesare pentru tipul și nivelul de instruire sau evaluare în cauză⁷⁸. Instructorii trebuie să cunoască programul de instruire, obiectivele de atins și să fie familiarizat cu tehnicile de instruire⁷⁹.

Statele trebuie să se asigure că toate activitățile de instruire, de evaluare a competenței, certificare, inclusiv certificarea medicală, activitățile de confirmare și reconfirmare executate de agenții sau instituții neguvernamentale de sub autoritatea sa, sunt permanent monitorizate printr-un sistem de standarde de calitate⁸⁰. Tot astfel, statelor le revine obligația de a se asigura de faptul că sunt menținute registre de furnizori de instruire aprobat, cursuri și programe care sunt puse la dispoziția companiilor și a altor State-părți, la cerere⁸¹.

Efectuarea unui stagi de îmbarcare la bordul navelor ca parte a unui program de instruire aprobat este una din condițiile care trebuie îndeplinite în vederea certificării personalului navigant. În acest sens, ofițerii de punte, în scopul obținerii certificatului de competență, trebuie să efectueze un program aprobat de instruire la bordul navelor maritime⁸². Instruirea ofițerilor de punte trebuie înregistrată într-un Jurnal de practică⁸³. În mod similar, programul de instruire obligatoriu pentru certificarea ofițerilor de la compartimentul mașini și a ofițerilor electro-tehnici, trebuie documentat în Jurnalul de practică⁸⁴.

Jurnalul de practică este un jurnal de evidență al instruirii, care permite înscrierea tuturor datelor și faptelor referitoare la instruirea practică și experiența pe mare⁸⁵. Este una din inovațiile introduse prin amendamentele aduse convenției STCW în 2010.

La începutul fiecărui voiaj cât și pe parcursul și la sfârșitul voiajului, Jurnalul de instruire va fi verificat și aprobat în mod oficial de către comandant și Ofițerul-instructor de bord⁸⁶. Jurnalul de evidență al instruirii trebuie să cuprindă cel puțin sarcinile și îndatoririle referitoare la sistemele de guvernare ale navei, marinărie generală, legare, ancorare și operațiuni portuare; salvarea vieții și lupta împotriva incendiului; sisteme, instalații și aparatură; manevrarea mărfurilor; activitatea și serviciul de cart în comandă de navigație; și familiarizarea cu compartimentul mașini⁸⁷. Obligația de a ține la zi Jurnalul de instruire și de a-l pune oricând la dispoziție în vederea consultării, atunci când este solicitat, revine viitorului ofițer⁸⁸.

Atunci când este completat corespunzător, Jurnalul de practică va constitui unica dovadă a parcurgerii și terminării unui program structurat de instruire la bord, care poate fi luat în considerare în procesul evaluării

⁷³ Secțiunea B-I/6 paragraf 7.1. Codul STCW.

⁷⁴ Reglementarea I/12 Codul STCW.

⁷⁵ Secțiunea A-I/12 paragraf 4 și 5 Codul STCW.

⁷⁶ Secțiunea B-I/12 paragraf 36 Codul STCW.

⁷⁷ Tabelul A-II/1 și Tabelul A-II/2 Codul STCW.

⁷⁸ Reglementarea I/6 paragraf 2, Secțiunea A-I/6 paragraf 1.2 Codul STCW.

⁷⁹ Secțiunea A-I/6 paragraf 4.1 și 4.2, Secțiunea B-I/6 paragraf 2 Codul STCW.

⁸⁰ Reglementarea I/8 Codul STCW.

⁸¹ Secțiunea B-I/6 paragraf 12 Codul STCW.

⁸² Reglementarea II/1 paragraf 2.2 Codul STCW.

⁸³ Secțiunea A-II/1 paragraf 6.3 Codul STCW.

⁸⁴ Secțiunea A-III/1 paragraf 2.3, Secțiunea-III/6 paragraf 2.3 Codul STCW.

⁸⁵ Secțiunea B-II/1 paragraf 4.3 Codul STCW.

⁸⁶ Secțiunea B-II/1 paragraf 10 Codul STCW.

⁸⁷ Secțiunea B-II/1 paragraf 7 Codul STCW.

⁸⁸ Secțiunea B-II/1 paragraf 5.4.4.3 Codul STCW.

competenței pentru emiterea unui certificat⁸⁹. Un ofițer calificat are îndatorirea de a atesta fiecare sarcină și îndatorire nominalizată în Jurnalul de practică, atunci când, în opinia sa profesională, candidatul la certificare a atins un nivel satisfăcător de pregătire⁹⁰.

Prin amendamentele de la Manila 2010, cerințele referitoare la obligativitatea înscrierii instruirii aprobate într-un jurnal de practică, au fost extinse și la personalul nebrevetat calificat punte⁹¹ și mașini⁹² ca și la personalul de pe anumite tipuri de nave. Cerința pentru această din urmă categorie este ca ofițerii și personalul de pe navele care transportă produse petroliere, produse chimice, sau gaze lichefiate trebuie să aibă, în scopul obținerii unui certificat de pregătire nivel avansat, o perioadă de pregătire aprobată care este documentată într-un Jurnal de practică⁹³.

În afară de aceasta, toți navigatorii angajați la bordul navelor, indiferent de funcția ocupată, și care sunt parte a echipajului cu îndatoriri stabilite pentru siguranță sau pentru prevenirea poluării, trebuie ca înainte de atribuirea oricăror îndatoriri la bord să fie pregătiți, sau instruiți în mod corespunzător într-o formă aprobată, cu privire la tehnicile de supraviețuire individuale, prevenirea și stingerea incendiilor, prim-ajutor la nivel elementar și protecție individuală și responsabilitățile sociale⁹⁴. Navigatorii care sunt calificați privind instruirea de bază, au obligația să dovedească menținerea nivelului de competență o dată la cinci ani⁹⁵.

Potrivit noilor prevederi ale convenției STCW, toate persoanele, în afară de pasageri, angajate sau care lucrează la bordul unei nave maritime, trebuie să beneficieze de o formă de instruire, de familiarizare aprobată în materie de securitate⁹⁶. Instruirea în materie de familiarizare de securitate se efectuează de ofițerul însărcinat cu securitatea navei sau de către o altă persoană competentă⁹⁷. În acord cu prevederile codului ISPS⁹⁸, pe fiecare navă trebuie să fie desemnat un ofițer însărcinat cu securitatea navei⁹⁹. În plus, navigatorii angajați sau care lucrează, în orice calitate la bordul navei trebuie să beneficieze de o formă de instruire sau de pregătire adecvată și aprobată în materie de conștientizare în domeniul securității înainte de a li se da orice sarcină la bordul navei¹⁰⁰. Prevederile au fost introduse în urma intensificării pericolelor la adresa securității maritime. Instruirea pentru conștientizarea securității navei se face cel puțin o dată în timpul carierei pentru toți navigatorii¹⁰¹. Navigatorii cu atribuții specifice legate de securitate inclusiv activități legate de lupta împotriva pirateriei și a jafului armat, trebuie să demonstreze că sunt competenți pentru a îndeplini sarcinile care decurg din planul de securitate al navei¹⁰². În afară de aceasta, trebuie să demonstreze competența în recunoașterea riscurilor și amenințărilor la adresa securității, în folosirea adecvată a echipamentelor și a sistemelor de securitate, și cunoașterea procedurii inspecțiilor de securitate la bordul navelor¹⁰³.

O importanță deosebită este acordată menținerii standardelor de competență pentru personalul navigant, prin efectuarea de cursuri de perfecționare și de cursuri de actualizare a cunoștințelor. Menținerea nivelului de competență este o condiție obligatorie pentru reconfirmarea certificatelor. În acest sens,

⁸⁹ Secțiunea B-II/1. paragraf 4.3 Codul STCW.

⁹⁰ Secțiunea B-II/1 paragraf 9 Codul STCW.

⁹¹ Secțiunea B-II/5 Codul STCW.

⁹² Secțiunea B-III/5 Codul STCW.

⁹³ Reglementarea V/1-1 paragraf 4.2.2.2, Reglementarea V/1-1 paragraf 6.2.2.2, Reglementarea V/1-2 paragraf 4.2.2.2 Codul STCW.

⁹⁴ Secțiunea A-VI/1 paragraf 2.1 Codul STCW.

⁹⁵ Secțiunea A-VI/1 paragraf 3 Codul STCW.

⁹⁶ Secțiunea A-VI/6 paragraf 1 Codul STCW.

⁹⁷ Secțiunea A-VI/6 paragraf 3 Codul STCW.

⁹⁸ Codul internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (Codul ISPS), adoptat la 12 decembrie 2002, prin Rezoluția 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), 1974, cu amendamentele care pot fi aduse de Organizație.

⁹⁹ Art. 12 alin. 1 Codul ISPS.

¹⁰⁰ Secțiunea A-VI/6 paragraf 4.1 Codul STCW.

¹⁰¹ Secțiunea B-VI/6 paragraf 3, Secțiunea B-VI/6 paragraf 5 Codul STCW.

¹⁰² Secțiunea A-VI/6 paragraf Codul STCW.

¹⁰³ Tabelul A-VI/6-2 Codul STCW.

navigatorii calificați privind instruirea de bază au obligația ca, la fiecare 5 ani, să efectueze cursuri prin care să dovedească menținerea nivelului de competență cerut pentru a se achita de sarcinile și responsabilitățile în domeniul tehnicilor de supraviețuire individuală și a prevenirii și stingerii incendiilor¹⁰⁴. Tot astfel, navigatorii care sunt calificați privind tehnicile avansate de combatere a incendiului¹⁰⁵, în ambarcațiuni de supraviețuire, bărci și șalupe rapide de salvare¹⁰⁶ și în exploatarea șalupelor rapide de salvare¹⁰⁷, trebuie ca la fiecare 5 ani, să dovedească că își mențin nivelul de competență cerută pentru a se achita de sarcinile, îndatoririle și responsabilitățile atribuite. În cea mai mare parte, această pregătire poate avea loc la bordul navelor însă anumite cursuri de pregătire se pot desfășura numai la uscat, în cadrul unor instituții¹⁰⁸.

Cerințe speciale sunt prevăzute pentru personalul navigant de pe navele de pasageri. Comandanții, ofițerii și alte categorii de personal de pe navele de pasageri care au terminat o formă de instruire în managementul colectivităților umane, în managementul situațiilor de criză și comportament uman, sau o formă aprobată de instruire pentru siguranța pasagerilor, a mărfii și integritatea corpului navei au obligația de a efectua cursuri de perfecționare la un interval de timp care să nu depășească cinci ani¹⁰⁹.

4. Inspecție și proceduri de control

Potrivit Convenției STCW, toate navele care fac escală în porturile unui stat membru sunt supuse controlului de către ofițerii autorizați în acest scop¹¹⁰. Controlul se efectuează pentru a se verifica dacă toți navigatorii care execută serviciul la bord dețin certificatele corespunzătoare sau o dispensă valabilă și dacă numărul și certificatele navigatorilor sunt în conformitate cu cerințele aplicabile privind echipajul minim de siguranță¹¹¹. Inspecția se poate extinde la evaluarea capacității navigatorilor de pe navă de a menține standardele corespunzătoare privind efectuarea serviciului de cart și de securitate, atunci când există motive clare să se creadă că aceste standarde nu sunt menținute¹¹². Astfel de circumstanțe includ situațiile în care nava a fost implicată într-un incident de navigație, s-a produs o deversare ilegală de substanțe de la navă, când nava nu respectă practicile și procedurile de navigație în siguranță ori prezintă pericol pentru persoane, bunuri și mediu¹¹³.

Scopul procedurilor de control este de a da posibilitatea ofițerilor autorizați să verifice dacă navigatorii de la bord au suficientă competență în vederea asigurării siguranței navei securității și fără ca operațiunile navei să conducă la poluarea mediului¹¹⁴.

În efectuarea controlului, nu se va aplica un tratament mai favorabil pentru navele aflate sub pavilioanele unor state care nu au ratificat convenția STCW¹¹⁵. Statele care execută controlul pot dispune reținerea navei până la remedierea deficiențelor care pot fi considerate ca prezentând pericol pentru persoane, bunuri sau mediu¹¹⁶.

Statele trebuie să prevadă penalități sau măsuri disciplinare pentru cazurile în care prevederile legislației naționale referitoare la pregătirea și certificarea navigatorilor și care dau eficiență Convenției STCW, nu sunt respectate de către navele sub pavilionul sau ori de către navigatorii certificați corespunzător

¹⁰⁴ Secțiunea A-VI/1 paragraf 3 Codul STCW.

¹⁰⁵ Secțiunea A-VI/3 paragraf 4 Codul STCW.

¹⁰⁶ Secțiunea A-VI/2 paragraf 5 Codul STCW.

¹⁰⁷ Secțiunea A-VI/2 paragraf 11 Codul STCW.

¹⁰⁸ International Shipping Federation International Chamber of Shipping, *Manila Amendments' to the STCW Convention A Quick Guide for Seafarers*, p. 4. disponibil la <https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/manila-amendments-to-the-stcw-convention.pdf?sfvrsn=6>.

¹⁰⁹ Reglementarea V/2 paragraf 3 Codul STCW.

¹¹⁰ Articolul X alin. 1 Convenția STCW.

¹¹¹ Reglementarea I/4 paragraf 1.1 și paragraf 1.2 Codul STCW.

¹¹² Reglementarea I/4 paragraf 1.3 Codul STCW.

¹¹³ *Ibidem*.

¹¹⁴ Secțiunea B-I/4 paragraf 1 Codul STCW.

¹¹⁵ Articolul X alin. 5 Convenția STCW.

¹¹⁶ Reglementarea I/4 paragraf 2 Codul STCW.

în acel stat¹¹⁷. O persoană care a obținut prin fraudă sau documente contrafăcute o angajare de îndeplinire a unei atribuții sau a unui serviciu, va face în mod obligatoriu obiectul penalităților sau a unor măsuri disciplinare. În virtutea aceluiași prevederi, se vor aplica penalități și măsuri disciplinare atunci când un comandant a angajat o persoană care nu deține un certificat conform cerințelor Convenției, sau a permis unei astfel de persoane să îndeplinească o atribuțiune sau serviciu pe o anumită funcție fără ca aceasta să dețină certificatul necesar¹¹⁸.

Statele pot ține răspunzătoare companiile de navigație pentru numirea navigatorilor în serviciu la bordul navelor lor. Companiile trebuie să se asigure că navigatorii respectivi au beneficiat de cursurile de perfecționare și actualizare prevăzute de convenție, că dețin certificatele corespunzătoare și sunt familiarizați cu îndatoririle specifice pentru îndeplinirea atribuțiilor lor curente cât și în situații de urgență¹¹⁹. Companiile trebuie să aibă o evidență cu privire la toți navigatorii aflați în serviciu la bordul navelor companiei¹²⁰.

5. Concluzii

Alături de convențiile MLC 2006, SOLAS 74/78 și Convenția MARPOL 73/78, convenția STCW este considerată al patrulea pilon al regimului internațional de reglementare pentru un transport maritim global de calitate.

Convenția STCW stabilește standardele de certificare pentru comandanți, ofițeri și personalul navigant care îndeplinește alte atribuții la bordul navelor maritime. În anul 2010, convenția STCW a făcut obiectul unei revizuirii majore în scopul alinierii prevederilor sale cu schimbările de ordin tehnologic care au survenit în timp în industria transporturilor maritime. Prevederile sale au fost, în același timp, armonizate cu cele ale Convenției privind munca în domeniul maritim (MLC 2006).

În urma amendamentelor de la Manila din 2010, convenția STCW a introdus noi categorii de personal navigant respectiv, personal nebrevetat calificat punte, personalul nebrevetat calificat mașină și personal nebrevetat electrician împreună cu noi cerințe de certificare pentru aceștia. Au fost incluse și metode moderne de pregătire a personalului navigant precum e-learningul, învățământul de la distanță. Folosirea simulatoarelor pentru instruirea sau evaluare în utilizarea operațională a Sistemului Informațional și de Afișare Electronică a Hărții (ECDIS) a devenit obligatorie. A fost introdus un Jurnal de practică, instrument care probează efectuarea pregătirii obligatorii la bordul navelor, pentru personalul navigant punte, mașini și personalul nebrevetat. A fost adăugată instruirea în materie de conștientizare în domeniul securității și instruirea de familiarizare aprobată în materie de securitate pentru toate persoanele angajate la bordul unei nave maritime. Un alt element de noutate îl constituie obligativitatea efectuării de către navigator, a unor cursuri de actualizare a cunoștințelor, o dată la cinci ani, necesare pentru a demonstra menținerea nivelului de competență referitor la pregătirea de bază.

Nu în ultimul rând, monitorizarea conformării cu cerințele convenției STCW de către statele membre, a devenit mult mai strictă, prin introducerea accesului controlat la bazele de date electronice ale fiecărui stat, baze care conțin informații cu privire la certificatele, atestatele emise sub autoritatea sa. Sunt o parte a amendamentelor, multe altele fiind în curs de pregătire de către sub-comitetul privind elementul uman, instruire și serviciu de cart (HTW) din cadrul OMI.

Convenția STCW conține prevederi referitoare numai la pregătirea și certificarea personalului navigant. Alte categorii de personal care nu sunt implicate în operarea navelor, rămân în afara dispozițiilor relevante ale convenției. Prevederile referitoare la obținerea calificărilor pentru aceștia sunt cele naționale, completate de prevederile Directivei 2005/36/CE referitoare la recunoașterea calificărilor profesionale.

¹¹⁷ Reglementarea I/5 paragraf 3 Codul STCW.

¹¹⁸ Reglementarea I/5 paragraf 4 Codul STCW.

¹¹⁹ Reglementarea I/14 paragraf 1 Codul STCW.

¹²⁰ *Ibidem*.