

Punct de vedere referitor

REGULAMENT

privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă -propunere

Nota de fundamentare a punctului de vedere

1. Așa cum reiese din titlu – “REGULAMENT privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă” prezentul regulament supus dezbaterii se refera la criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi (reglementarea, implementarea, urmarirea si sanctionarea fiind **apanajul exclusiv** al Statului Roman) si persoana care doreste sa acceda la functia de pilot sau care este deja pilot.

Actele normative in vigoare (ORDONANTA Nr. 22 din 29 ianuarie 1999 - *privind administrarea porturilor si a cailor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum si desfasurarea activitatilor de transport naval în porturi si pe caile navigabile interioare, Ordinul nr. 547/2014 privind autorizarea operatorilor economici pentru desfășurarea activității conexe activităților de transport naval - serviciul de siguranță pilotajul navelor maritime la intrarea și ieșirea din porturi, între danele aceluiași port și pe căile navigabile interioare, etc*) definesc activitate de pilotaj a navelor ca fiind activitate conexă activităților de transport naval - **serviciu de siguranță**.

Legislatia romana in vigoare prevede ca “Autoritatea de stat în domeniul transportului naval este Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, denumit în continuare minister, care elaborează și promovează actele normative și normele specifice aplicabile transportului naval, urmărește aplicarea acestora și asigură aducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte” si ca “Funcția de autoritate de stat în **domeniul siguranței navigației** este îndeplinită de Autoritatea Navală Română, organ tehnic de specialitate din subordinea ministerului”, care **acordă brevete, certificate de capacitate, atestate și certificate de conformitate personalului navigant roman, organizează sesiuni de examene pentru obținerea brevetelor și a certificatelor de capacitate**, efectuează supravegherea navigației și controlul traficului de nave în apele naționale navigabile și în porturile românești, **cercetează evenimentele și accidente de navigație, sancționează contravențional persoanele care încalcă prevederile legale privind navigația civilă și prevederile legale privind poluarea apelor naționale navigabile de către nave, dacă faptele acestora nu întrunesc elementele constitutive ale unei infracțiuni**.

Astfel, consider normal si in spiritul legii ca **singura institutie** care poate sa reconfirme, suspende, retraga sau sa anuleze (prin intermediul unei instante) brevetul unui pilot sa fie tot Autoritatea Navală Română - autoritate de stat în **domeniul siguranței navigației**, care a eliberat acel brevet.

Bazinul de recrutare al persoanelor care doresc sa devina piloti este constituit de corpul de ofiteri de punte romani care detin functii de **nivel managerial** la bordul navelor indiferent de pavilion. Pentru a detine o functie la nivel managerial la bordul navei, o persoana trebuie sa aiba un parcurs profesional care se intinde pe parcursul a multi ani si care presupune absolvirea de scoli si cursuri de specialitate, sustinerea de examene si stagiul la bordul navelor, toate acestea fiind sub directa reglementare, supraveghere, autorizare, etc. a Autoritatii Navale Române - autoritate de stat în **domeniul siguranței navigației**. Alegerea profesiei, activarea

intr-un anumit domeniu si dezvoltarea profesionala individuala este **un drept fundamental** al fiecarei persoane (garantat atat de Constitutia Romaniei cat si de intreaga legislatie nationala sau europeana relevanta) care nu este in nici un mod legat de apartenenta sau nu la o societate comerciala sau la efectuarea unei activitati economice. Doresc sa subliniez faptul ca neexercitarea temporara a unei anumite profesii nu poate si nu trebuie sa anuleze calificarea obtinuta de o persoana. Neexercitarea temporara a unei anumite profesii se poate datora unei multitudini de motive cum ar fi: incapacitate temporara de munca, alegerea de a exercita o alta profesie pentru o anumita perioada de timp, participarea la activitati politice sau obstesti, nevoia de repaus, etc. Aceasta lista poate fi complexa si foarte lunga insa nu presupune in nici un caz pierderea calificarii de pilot.

Societatile comerciale indiferent de profil sunt organizatii a caror obiective principale o reprezinta efectuarea uneia sau mai multor activitati economice si obtinerea de profit. Ele pot participa in procesul de legiferare doar in calitate de parteneri de dialog dar nu au nici o atributie in procesul efectiv al legiferarii. De aceea, consider ca este anormal ca o calificare obtinuta in conditiile legii si sub patronajul strict al statului roman sa poata fi anulata de o societate comerciala prin certificarea sau necertificarea prezentei la o anumita activitate.

In concluzie consider ca Autoritatea Navală Română - autoritate de stat în **domeniul siguranței navigației**, este si trebuie sa ramana singura entitate care poate sa stabileasca criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritime, sa elibereze, suspende sau anuleze (prin intermediul unei instante) brevetul unui pilot. Prevederea potrivit careia reconfirmarea brevetului se poate face NUMAI pe baza *adeverinței eliberată de societatea de pilotaj autorizată*, duce la ANULAREA brevetul pilotului de catre o societate comerciala.

Se mai poate observa ca din textul Regulamentului supus dezbaterii a fost eliminata **Rezoluția A.960(23) referitoare la pregătirea, perfecționarea și brevetarea piloților maritimi** – document de referinta al Organizatiei Maritime Internationale (IMO).

In textul rezolutiei se poate regasi faptul ca pentru a se asigura ca pilotii detin competentele necesare si ca isi imbunatatesc continuu nivelul de cunostinte, autoritatea statului (ANR – **nu o societate comerciala**) trebuie sa stimuleze activitati care pot include:

1. cursuri pentru imbunatatirea competentelor de limba engleza ATUNCI CAND SE CONSIDERA NECESAR;
2. conferinte pentru a intensifica posibilitatea de comunicare cu diferitele autoritati locale si cu celelalte nave din zona;
3. intalniri cu autoritatile locale si alte organizatii si organisme responsabile, in vederea prevederii situatiilor de urgenta ce pot aparea precum si intocmirea planurilor de actiune in caz de accident;
4. cursuri de perfectionare sau reconfirmare pentru piloti in managementul resurselor pe puntea de comanda pentru a promova comunicarea si schimbul de informatii intre pilot si commandant in vederea cresterii eficientei pe puntea de comanda;
5. exercitii pe simulator care pot cuprinde sesiuni de antrenament in folosirea radarului si situatiile de urgenta ce pot aparea in timpul manevrei;
6. cursuri de manevra in centre de perfectionare care folosesc modele deva cu oameni la bord (manned models);
7. seminarii referitoare la echipamentele noi de navigatie si in special a mijloacelor ajutatoare de navigatie;
8. conferinte referitoare la aspectele relevante din pilotaj;
9. instruiiri/cursuri privind siguranta personala;
10. instruiiri/cursuri privind tehnicile de supravietuire pe mare.
11. instruiiri/cursuri privind acordarea primului ajutor medical incluzand resuscitarea cardio-pulmonara si masuri de remediere a hipotermiei.

În cadrul aceleiași rezoluții se stipulează faptul că reconfirmarea brevetului unui pilot se poate face prin adeverință de stagiu efectiv personal (stabilită prin reglementări ale statului) SAU prin absolvirea unui curs aprobat de reconfirmare specific funcției înscrise în brevet SAU prin examen. Textul Regulamentului supus dezbaterii elimină ultimele două posibilități conferind astfel societății comerciale (firmelor de pilotaj) putere discreționară de decizie în ce privește cine poate sau nu ajunge pilot și în același timp reprezintă o drastică restrângere a dreptului la muncă garantat de Constituție și de Codul Muncii.

Deasemenea trebuie luate în considerare și următoarele aspecte:

Datorită nivelului traficului în portul Mangalia, numărului de piloți angajați și a modului de desfășurare a manevrelor prin rotația firmelor de pilotaj, probabilitatea ca un număr mare de piloți să nu poată efectua manevre în portul Mangalia într-un an este foarte mare. În condițiile prezentului regulament supus dezbaterii lucrul acesta atrage de la sine ANULAREA brevetului.

Dacă nu există altă posibilitate de prelungire a brevetului în afara *adeverinței eliberată de societatea de pilotaj autorizată*, înseamnă că unui pilot care în ultimul an înainte de prelungirea brevetului nu reușește să efectueze decât 49 de manevre (în loc de 50) din motive de trafic spre exemplu, i se **ANULEAZĂ** brevetul.

Prin similitudine, unui șofer profesionist (participant la siguranța circulației) care nu conduce timp de 1,2 sau 5 ani ar trebui să i se anuleze carnetul de conducere.

PROPUNERI DE MODIFICARE A TEXTULUI REGULAMENTULUI SUPUS DEZBATERII PUBLICE

Regulamentul supus dezbaterii stipulează:

CAPITOLUL II

Autoritatea competentă în domeniul pilotajului

Art. 2. - (1) ANR, în cooperare cu asociațiile locale și naționale de piloți maritimi trebuie:

- a)** să stabilească cerințele de înscriere la examen și standardele minime necesare pentru obținerea unui brevet de pilot maritim;
- b)** să se asigure că în cadrul programelor de pregătire profesională a piloților maritimi este inclusă și analiza rapoartelor privind investigația accidentelor în care este implicat pilotajul.

PROPUNERE DE MODIFICARE

La art.2 introducerea alin.c) care să prevadă:

c) să urmărească ca piloții maritimi să fie pregătiți **cel puțin în conformitate cu prevederile Rezoluției A.960(23)** și să dețină brevete valabile pentru zona în care efectuează pilotajul.

MOTIVATIE

Rezoluția A.960(23) - RECOMMENDATIONS ON TRAINING AND CERTIFICATION AND ON OPERATIONAL PROCEDURES FOR MARITIME PILOTS OTHER THAN DEEP-SEA PILOTS – este adoptată de Organizația Maritimă Internațională care solicită statelor membre să o pună în practică cât mai curând.

Regulamentul supus dezbaterii stipulează:

CAPITOLUL IV

Starea de sănătate

Art. 4. - (3) Pe perioada prevăzută la alin. (2), brevetul acestuia **este suspendat**, iar măsura suspendării poate înceta numai dacă în urma reevaluării stării de sănătate acesta este declarat apt de a mai exercita funcția de pilot maritim. Aducerea la cunoștință a incapacității pilotului maritim de a mai exercita funcția și depunerea brevetului de pilot al persoanei în cauză la ANR revin societății de pilotaj unde este angajat pilotul.

PROPUNERE DE MODIFICARE

Art. 4. - (3) Pe perioada prevăzută la alin. (2), brevetul acestuia **este suspendat temporar**, iar măsura suspendării temporare poate înceta numai dacă în urma reevaluării stării de sănătate acesta este declarat apt de a mai exercita funcția de pilot maritim. Aducerea la cunoștință a incapacității pilotului maritim de a mai exercita funcția și depunerea brevetului de pilot al persoanei în cauză la ANR revin societății de pilotaj unde este angajat pilotul.

MOTIVATIE

Pentru eliminarea oricarei confuzii, termenul **suspendat temporar** trebuie sa fie diferit de termenul **suspendat** care este definit la CAPITOLUL VII/Sanctiuni /Suspendarea și anularea, al regulamentului supus dezbaterii.

Regulamentul supus dezbaterii stipuleaza:

CAPITOLUL VI

Competență continuă

Art. 6. - (1) Prelungirea valabilității brevetului de pilot maritim se face pe perioade de maxim 5 ani, cu îndeplinirea următoarelor cerințe:

- a) îndeplinește cerințele privind standardele medicale prevăzute la art. 4;
- b) pentru zona de pilotaj Constanța, Mangalia și Midia dovedește menținerea competenței profesionale cu o adeverință eliberată de societatea de pilotaj autorizată și avizată **de administrație**, din care să reiasă că a efectuat cel puțin 50 de manevre pe an, care să acopere toate cele trei porturi;

PROPUNERE DE MODIFICARE

Art. 6. - (1) Prelungirea valabilității brevetului de pilot maritim se face pe perioade de maxim 5 ani, cu îndeplinirea următoarelor cerințe:

- a) îndeplinește cerințele privind standardele medicale prevăzute la art. 4;
- b) pentru zona de pilotaj Constanța, Mangalia și Midia dovedește menținerea competenței profesionale cu o adeverință eliberată de societatea de pilotaj autorizată și avizată **de A.N.R.**, din care să reiasă că a efectuat cel puțin 50 de manevre pe an, care să acopere toate cele trei porturi;

sau

- a) îndeplinește cerințele privind standardele medicale prevăzute la art. 4;
- b) deținătorii de brevete de pilot maritim care nu îndeplinesc prevederile alin. (1) trebuie să facă dovada îndeplinirii standardelor de competență pentru brevetul respectiv prin absolvirea unui curs aprobat de reconfirmare specific funcției înscrise în brevet;

sau

- a) îndeplinește cerințele privind standardele medicale prevăzute la art. 4;
- b) deținătorii de brevete de pilot maritim care nu îndeplinesc prevederile alin. (1) trebuie să facă dovada îndeplinirii standardelor de competență pentru brevetul respectiv prin examen de reconfirmare specific funcției înscrise în brevet.

MOTIVATIE

- Inlocuirea expresiei avizată **de administrație** cu avizată **de A.N.R.** deoarece ANR este autoritatea competenta in domeniul pilotajului si institutia care tine evidenta manevrelor prin intermediul VTS/Capitanie.

- Daca nu exista alta posibilitate de prelungire a brevetului in afara *adeverinței eliberată de societatea de pilotaj autorizată*, practic brevetul pilotului este **ANULAT** lucru care contravine mai multor reglementari si principii de drept:

1. ART. 41- Munca si protectia sociala - din Constitutia Romaniei

(1) Dreptul la munca nu poate fi ingradit. Alegerea profesiei, a meseriei sau a ocupatiei, precum si a locului de munca este libera.

2. ARTICOLUL 53 -Restrângerea exercițiului unor drepturi sau al unor libertăți- din Constitutia Romaniei

(1) Exercițiul unor drepturi sau al unor libertăți poate fi restrâns numai prin lege și numai dacă se impune, după caz, pentru: apărarea securității naționale, a ordinii, a sănătății ori a moralei publice, a drepturilor și a libertăților cetățenilor; desfășurarea instrucției penale; prevenirea consecințelor unei calamități naturale, ale unui dezastru ori ale unui sinistru deosebit de grav.

(2) Restrângerea poate fi dispusă numai dacă este necesară într-o societate democratică. Măsura trebuie să fie proporțională cu situația care a determinat-o, să fie aplicată în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere existenței dreptului sau a libertății.

3. Art. 3 din Codul Muncii

(1) Libertatea muncii este garantată prin Constituție. Dreptul la muncă nu poate fi îngrădit.

(2) Orice persoană este liberă în alegerea locului de muncă și a profesiei, meseriei sau activității pe care urmează să o presteze.

(3) Nimeni nu poate fi obligat să muncească sau să nu muncească într-un anumit loc de muncă ori într-o anumită profesie, oricare ar fi acestea.

4. Art.6 din Rezoluția A.960(23)/2003 adoptata de Organizatia Maritima Internationala (I.M.O.)

5. Regulamentului supus dezbaterii - CAPITOLUL VII/Sanțiuni /Suspendarea și anularea – care defineste cand un brevet poate fi anulat;

- pentru a ajunge sa dobandeasca un brevet de pilot o persoana trebuie sa indeplineasca cumulativ urmatoarele conditii:

- a) sa fie absolvent de studii superioare de specialitate cu diploma de licenta;
- b) sa fie absolvent de masterat de specialitate cu diploma de master;
- c) sa prezinte adeverințe valabile de absolvirea cursurilor obligatorii prevăzute functiei de cadet;
- d) sa dobandeasca brevetul de cadet;
- e) sa faca un stagiul de cadetie de minim 12 luni de ambarcare pe nave cu un TR mai mare de 3,000 TR;
- f) sa dea examen de ofiter de cart si sa dobandeasca brevetul de ofiter de cart;
- g) sa prezinte adeverințe valabile de absolvirea cursurilor obligatorii prevăzute functiei de ofiter de cart;
- h) sa aiba un stagiul de îmbarcare ca ofițer de cart punte pentru nave cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare de 24 luni, din care cel puțin 12 luni în ultimii 5 ani;
- i) sa prezinte adeverințe valabile de absolvirea cursurilor obligatorii prevăzute functiei de ofiter nivel managerial;
- j) sa dea examen si sa obtina brevetul de ofiter maritim I (capitan secund)
- k) sa aiba un stagiul de îmbarcare ca ofițer punte secund pentru nave cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare de 24 luni, din care cel puțin 12 luni în ultimii 5 ani sis a fi urmat un curs de specializare aprobat;
- l) sa obtina brevetul de pilot stagiar;
- m) sa efectueze un stagiul de pregătire profesională de cel puțin 18 luni, sa participe la minim 100 manevre care să acopere toate cele 3 porturi menționate, fără întrerupere mai mare

de 3 luni între ele și să dobândească cunoștințe temeinice de navigație pentru zona de pilotaj pentru care a fost eliberat brevetul;

n) să obțină prin examen brevetul de pilot maritim II;

o) să efectueze un stagiu de pregătire profesională de cel puțin 24 luni, să participe la minim 100 manevre care să acopere toate cele 3 porturi menționate, fără întrerupere mai mare de 3 luni între ele, să asiste la 30 de manevre de pilotaj la bordul navelor cu lungime mai mare de 200 m împreună cu un pilot maritim I pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia și să dobândească cunoștințe temeinice de navigație despre zona de pilotaj pentru care a fost eliberat brevetul;

DUPA INDEPLINIREA ACESTOR CONDITII BREVETUL OBTINUT SE POATE ANULA CONFORM PREZENTULUI REGULAMENT SUPUS DEZBATERII DOAR PENTRU CA DIN DIFERITE MOTIVE (POT EXISTA O MULTITUDINE DE MOTIVE CARE SA DUCA LA NEINDEPLINIREA CONDITIEI IMPUSE) NU A OBTINUT O ADEVERINTA DE LA O FIRMA DE PILOTAJ.

Regulamentul supus dezbaterii stipulează:

CAPITOLUL VIII - Dispoziții tranzitorii și finale

Art. 8. - (1) Metodele de verificare și criteriile de evaluare a competenței pentru fiecare brevet emis vor fi aprobate de ANR prin Metodologia de organizare și desfășurare a examenelor de evaluare a competenței în vederea emiterii brevetelor de piloți maritimi.

(2) Pentru brevetele de pilot maritim aspirant emise anterior intrării în vigoare a prezentului regulament, ANR va continua să aprobe înscrierea la evaluare în vederea obținerii brevetului de pilot maritim II în conformitate cu prevederile ordinului aprobat anterior, pentru o perioadă de un an de zile de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(3) Pentru celelalte brevete prezentul regulament se va aplica de la data intrării în vigoare.

PROPUNERE DE MODIFICARE

CAPITOLUL VIII - Dispoziții tranzitorii și finale

Art. 8. - (1) Metodele de verificare și criteriile de evaluare a competenței pentru fiecare brevet emis vor fi aprobate de ANR prin Metodologia de organizare și desfășurare a examenelor de evaluare a competenței în vederea emiterii brevetelor de piloți maritimi.

(2) Pentru brevetele de pilot maritim aspirant emise anterior intrării în vigoare a prezentului regulament, ANR va continua să aprobe înscrierea la evaluare în vederea obținerii brevetului de pilot maritim II în conformitate cu prevederile ordinului aprobat anterior, pentru o perioadă de un an de zile de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(3) Pentru celelalte brevete obținute anterior adoptării prezentului regulament, prezentul regulament se va aplica de la data reconfirmării brevetului detinut.

MOTIVATIE

Există posibilitatea ca un brevet să expire în foarte scurt timp după intrarea în vigoare a prezentului Regulament care să nu mai permită detinatorului să întrunească cerințele prezentului Regulament supus dezbaterii.

Regulamentul supus dezbaterii stipulează:

ANEXA Nr. 1 la regulament

Cerințe minime obligatorii pentru brevetarea piloților maritimi

CAPITOLUL I

Porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia

B. Pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia

Art. 2. - Brevetul de pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia se poate obține prin examen de către orice candidat care îndeplinește următoarele cerințe:

- a) deține un brevet de pilot maritim aspirant pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia, în termen de valabilitate;
- b) prezintă o adeverință eliberată de societatea de pilotaj autorizată și **vizată de administrație**, din care să reiasă că este angajat pe funcția de pilot maritim aspirant pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia, cu contract de muncă pe perioadă nedeterminată, cu normă întreagă, are un stagiu de pregătire profesională de cel puțin 18 luni, a participat la minim 100 manevre care să acopere toate cele 3 porturi menționate, fără întrerupere mai mare de 3 luni între ele și că a dobândit cunoștințe temeinice de navigație pentru zona de pilotaj pentru care a fost eliberat brevetul.

PROPUNERE DE MODIFICARE

B. Pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia

Art. 2. - Brevetul de pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia se poate obține prin examen de către orice candidat care îndeplinește următoarele cerințe:

- deține un brevet de pilot maritim aspirant pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia, în termen de valabilitate;
- b) prezintă o adeverință eliberată de societatea de pilotaj autorizată și **vizată de ANR**, din care să reiasă că are un stagiu de pregătire profesională de cel puțin 18 luni, a participat la minim 100 manevre care să acopere toate cele 3 porturi menționate, fără întrerupere mai mare de 3 luni între ele și că a dobândit cunoștințe temeinice de navigație pentru zona de pilotaj pentru care a fost eliberat brevetul.

MOTIVATIE

In opinia mea prevederea potrivit careia o persoana trebuie sa fie “angajată pe funcția de pilot maritim aspirant pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia, cu contract de muncă pe perioadă nedeterminată, cu normă întreagă” pentru a putea sa se dezvolte profesional este abuziva si discriminatorie conferind firmelor de pilotaj putere discreționara de decizie in ce priveste cine poate sau nu ajunge pilot si in acelasi timp reprezinta o drastica restrangere a dreptului la munca garantat de Constitutie si de Codul Muncii. Deasemenea, in opinia mea, Autoritatea Navala Romana trebuie sa fie singura institutie care sa poata sa stabileasca daca o persoana este calificata si detine deprinderile necesare practicarii meseriei de pilot maritim si care sa poata **anula prin instanta** un brevet obtinut cu respectarea cerintelor legale si prin examen.

Regulamentul supus dezbaterii stipuleaza:

ANEXA Nr. 1 la regulament

Cerințe minime obligatorii pentru brevetarea piloților maritimi

CAPITOLUL I

Porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia

C. Pilot maritim I pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia

Art. 3. - Brevetul de pilot maritim I pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia se poate obține prin examen de către orice candidat care îndeplinește următoarele cerințe:

- a) deține un brevet de pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia, în termen de valabilitate;
- prezintă o adeverință eliberată societatea de pilotaj autorizată și vizată de administrație, din care să reiasă că este angajat pe funcția de pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia, cu contract de muncă pe perioadă nedeterminată, cu normă întreagă, are un stagiu de pregătire profesională de cel puțin 24 luni, a participat la minim 100 manevre care să acopere toate cele 3 porturi menționate, fără întrerupere mai mare de 3 luni între ele, a asistat la 30 de manevre de pilotaj la bordul navelor cu lungime mai mare de 200

m împreună cu un pilot maritim I pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia și a dobândit cunoștințe temeinice de navigație despre zona de pilotaj pentru care a fost eliberat brevetul.

PROPUNERE DE MODIFICARE

Art. 3. - Brevetul de pilot maritim I pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia se poate obține prin examen de către orice candidat care îndeplinește următoarele cerințe:

a) deține un brevet de pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia, în termen de valabilitate;

b) prezintă o adeverință eliberată societatea de pilotaj autorizată și vizată de ANR, din care să reiasă că are un stagiu de pregătire profesională de cel puțin 24 luni, a participat la minim 100 manevre care să acopere toate cele 3 porturi menționate, fără întreruperi mai mare de 3 luni între ele, a asistat la 30 de manevre de pilotaj la bordul navelor cu lungime mai mare de 200 m împreună cu un pilot maritim I pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia și a dobândit cunoștințe temeinice de navigație despre zona de pilotaj pentru care a fost eliberat brevetul.

MOTIVATIE

In opinia mea prevederea potrivit careia o persoana trebuie sa fie “angajată pe funcția de pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia, cu contract de muncă pe perioadă nedeterminată, cu normă întreagă” pentru a putea sa se dezvolte profesional este abuziva si discriminatorie conferind firmelor de pilotaj putere discreționara de decizie in ce priveste cine poate sau nu ajunge pilot si in acelasi timp reprezinta o drastica restrangere a dreptului la munca garantat de Constitutie si de Codul Muncii. Deasemenea, in opinia mea, Autoritatea Navala Romana trebuie sa fie singura institutie care sa poata sa stabileasca daca o persoana este calificata si detine deprinderile necesare practicarii meseriei de pilot maritim si care sa poata **anula prin instanta** un brevet obtinut cu respectarea cerintelor legale si prin examen.

Regulamentul supus dezbaterii stipuleaza:

ANEXA Nr. 2 la regulament

CURSURILE OBLIGATORII NECESARE EMITERII ȘI PRELUNGIRII VALABILITĂȚII BREVETELOR DE PILOȚI MARITIMI

A. Cursurile obligatorii necesare emiterii și prelungirii valabilității brevetelor de piloți maritimi pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia:

Nr. crt.	Denumirea Cursului	Condiție de Reconfirmare la 5 ani
1.	Navigație radar, radar plotting și folosirea ARPA - nivel operațional	Nu
2.	Certificat de operator GMDSS-ROC	5 ani
3.	Coordonarea echipei de cart în comanda de navigație	Nu
4.	Competență în utilizarea mijloacelor de supraviețuire și a bărcilor de salvare, altele decât bărcile rapide de salvare	Nu
5.	Manevra navei - proceduri de manevră de urgență - exerciții pe simulator de navigație	5 ani

6.	Program de pregătire de bază pentru siguranța maritimă	Nu
----	--	----

PROPUNERE DE MODIFICARE

ANEXA Nr. 2 la regulament

CURSURILE OBLIGATORII NECESARE EMITERII ȘI PRELUNGIRII VALABILITĂȚII BREVETELOR DE PILOȚI MARITIMI

A. Cursurile obligatorii necesare emiterii și prelungirii valabilității brevetelor de piloți maritimi pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia:

Nr. crt.	Denumirea Cursului	Condiție de Reconfirmare la 5 ani
1.	Certificat de operator GMDSS-ROC	5 ani
2.	Managementul resurselor umane și aplicarea principiilor de conducere și munca în echipă în compartimentul punte – nivel managerial	Nu
3.	Competență în utilizarea mijloacelor de supraviețuire și a bărcilor de salvare, altele decât bărcile rapide de salvare	Nu
4.	Manevra navei - proceduri de manevră de urgență - exerciții pe simulator de navigație	5 ani
5.	Program de pregătire de bază pentru siguranța maritimă	Nu

MOTIVATIE

Toti pilotii maritimi provin din ofiteri maritimi de punte nivel managerial si de aceea:

- cursul “Navigație radar, radar plotting și folosirea ARPA - nivel operational” nu se justifica in conditiile in care pentru a dobandi brevetul de punte nivel managerial acest curs a fost deja efectuat si in plus el nu mai este cerut nici de Conventia STCW. Toti ofiterii de punte nivel managerial trebuie sa aiba cursul de “Folosirea sistemelor de aplicare a hărților electronice și a informațiilor de navigație ECDIS” curs care este cerut nici de Conventia STCW si care include si toate elementele cursului “Navigație radar, radar plotting și folosirea ARPA - nivel operational”
- cursul “Coordonarea echipei de cart în comanda de navigație” este inferior si inclus în cursul “Managementul resurselor umane și aplicarea principiilor de conducere și munca în echipă în compartimentul punte – nivel managerial” curs care este cerut de Conventia STCW si obligatoriu pentru toti ofiteri maritimi de punte nivel managerial.