

Expunere de motive pentru inițiativa legislativă Lege privind securitatea și sănătatea în muncă a navigatorilor, în conformitate cu MLC 2006

I. Necesitatea și oportunitatea reglementării

România a ratificat Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), instrument fundamental al Organizației Internaționale a Muncii, care stabilește standarde minime globale privind condițiile de muncă, sănătate și securitate pentru navigatorii care lucrează la bordul navelor maritime.

În temeiul ratificării, România are obligația de a asigura un cadru legislativ și instituțional coerent, permanent și predictibil, care să garanteze respectarea standardelor MLC 2006, verificabil în cadrul auditurilor și inspecțiilor internaționale periodice.

La nivel național, există reglementări relevante în domeniul muncii maritime (de exemplu, O.U.G. nr. 50/2022), însă menținerea exclusivă a cadrului prin ordonanțe nu conferă stabilitatea pe termen lung necesară unei materii care decurge din obligații internaționale permanente și supuse verificării interstatale.

Necesitatea unei legi-cadru este justificată de:

1. asigurarea conformității depline și continue cu MLC 2006, inclusiv în raport cu eventuale actualizări, într-un act normativ cu rang de lege;
2. clarificarea competențelor autorităților și a procedurilor de control/sanționare în logica securității și sănătății în muncă (SSM) aplicate mediului maritim;
3. creșterea gradului de predictibilitate pentru operatorii economici maritimi și pentru navigatori.

În cursul consultărilor, Asociația Armatorilor și Operatorilor Portuari – Fluviali din România (A.A.O.P.F.R.) a semnalat corect distincția dintre domeniul maritim reglementat de MLC 2006 și navigația pe căi navigabile interioare (IWT), supusă unui regim de reglementare specific la nivelul Uniunii Europene.

Ca urmare, proiectul a fost adaptat pentru a se aplica exclusiv navelor maritime și personalului navigant maritim și pentru a exclude expres navigația interioară, evitând suprapuneri cu regimul IWT.

II. Scopul și obiectivele proiectului de lege

Scopul principal este instituirea unui cadru normativ specific, unitar și permanent privind securitatea și sănătatea în muncă a navigatorilor de pe nave maritime, aflate sub pavilionul României, în conformitate cu MLC 2006.

Obiective operaționale:

1. stabilirea domeniului de aplicare strict maritim și excluderea expresă a navigației pe căi navigabile interioare;
2. definirea clară a noțiunilor-cheie (navigator, navă maritimă, angajator, operator economic maritim);
3. conturarea responsabilităților angajatorilor și a procedurilor de evaluare a riscurilor SSM adaptate mediului maritim;

4. consacrarea cooperării instituționale (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, Ministerul Sănătății, Autoritatea Navală Română și Inspekția Muncii) în aplicarea legii;
5. adoptarea normelor metodologice în termen determinat, limitate la sectorul maritim.

III. Situația reglementărilor existente și insuficiențele identificate

Reglementările în vigoare privind munca în domeniul maritim (inclusiv O.U.G. nr. 50/2022) acoperă parțial sfera SSM la bord, însă o ordonanță nu poate substitui rolul unei legi-cadru în materia transpunerii obligațiilor internaționale cu caracter permanent și a responsabilităților instituționale aferente.

În domeniul navigației pe căi navigabile interioare, instrumentele UE (de exemplu, cele privind timpul de muncă și odihnă) consacră o abordare separată de maritim.

Includerea IWT în sfera acestei legi ar crea risc de paralelism normativ, neclarități aplicative și costuri de conformare nejustificate pentru operatorii fluviali.

IV. Schimbările preconizate prin proiect

1. Delimitarea expresă a domeniului de aplicare la nave maritime sub pavilionul României și personalul navigant maritim; excluderea personalului navigant de pe nave de navigație interioară.
2. Definirea termenilor și clarificarea raportului cu MLC 2006 și cu legislația națională generală în materie de SSM.
3. Stabilirea obligațiilor angajatorilor maritimi privind condițiile de muncă, sănătate, dotări medicale la bord, prevenirea riscurilor și raportările specifice mediului maritim.
4. Instituirea cadrului de cooperare instituțională și a regulilor privind inspekția, controlul și sancțiunile, cu respectarea principiilor proporționalității, gradualității și dreptului la apărare.
5. Adoptarea normelor metodologice în termen de 6 luni, cu limitarea conținutului la sectorul maritim.

V. Impactul socio-economic și asupra mediului de afaceri

1. Social

- a. Reducerea accidentelor și a bolilor profesionale în rândul navigatorilor;
- b. Creșterea calității vieții și a sănătății la bord;
- c. Consolidarea protecției împotriva represaliilor pentru raportarea neconformităților.

2. Economic

- a. Creșterea predictibilității pentru operatorii maritimi;
- b. Scăderea riscurilor de reținere în porturile străine datorită conformității sporite cu MLC;
- c. Potențial de reducere a costurilor din incidente și litigii prin prevenție mai bună.

3. Competițional

- a. Alinierea la standarde internaționale crește atractivitatea pavilionului român;
- b. Separarea clară de IWT evită costuri nejustificate pentru operatorii de pe căi navigabile interioare.

VI. Impactul asupra sistemului juridic și administrativ

1. Clarificarea competențelor autorităților cu rol de control (ANR, Inspekția Muncii) în sectorul maritim, inclusiv mecanisme de protocol pentru evitarea suprapunerilor.
2. Consolidarea cadrului normativ prin rangul legii și integrarea coerentă a normelor metodologice ulterioare.
3. Evitarea paralelismelor cu domeniul IWT și respectarea separației regimurilor (maritim vs. IWT).

VII. Conformitatea cu dreptul Uniunii Europene

Proiectul asigură conformitatea cu MLC 2006 (standard internațional integrat în acquis-ul maritim prin instrumente UE) și nu aduce atingere instrumentelor UE aplicabile IWT (de exemplu, reglementările privind timpul de muncă/odihnă în IWT), pe care le lasă să se aplice în continuare sectorului de navigație interioară.

VIII. Consultări și avize

A fost analizat punctul de vedere al A.A.O.P.F.R., care a subliniat corect faptul că MLC 2006 este aplicabil muncii maritime și că IWT are reglementări specifice.

Propunerea a fost ajustată în sensul excluderii exprese a IWT din domeniul de aplicare.

Vor fi consultate în procedura de elaborare a normelor metodologice: partenerii sociali, organizațiile reprezentative ale navigatorilor, autoritățile competente, asociațiile profesionale relevante și Consiliul Economic și Social.

IX. Impact bugetar

Implementarea nu generează cheltuieli bugetare semnificative suplimentare, întrucât structurile instituționale competente există deja.

Costuri punctuale de implementare (ghiduri, formare, actualizare sisteme de raportare) pot fi absorbite în bugetele curente ale instituțiilor implicate.

Beneficiile economice din reducerea incidentelor și din evitarea sancțiunilor internaționale compensează aceste costuri.

X. Alte informații relevante

Proiectul introduce norme metodologice limitate la maritim, cu un termen de 6 luni pentru adoptare și consultare publică de minimum 30 de zile.

Se instituie o clauză de neafectare a IWT și o regulă de aplicare a dispozițiilor cele mai favorabile navigatorilor în caz de conflict normativ în sectorul maritim.

Corelări: cu Codul muncii, Legea nr. 319/2006, O.U.G. nr. 50/2022 și alte acte incidente domeniului maritim.

XI. Concluzii

Proiectul de lege, astfel ajustat, asigură:

- + conformitate robustă și pe termen lung a României cu MLC 2006 pentru sectorul maritim;
- + claritate și predictibilitate pentru operatorii maritimi și navigatori;
- + protecția mediului de afaceri din IWT, prin excluderea expresă a navigației interioare și menținerea regimului său specific;
- + coerență instituțională în controlul și aplicarea normelor SSM la bordul navelor maritime sub pavilion român.

Adoptarea acestui proiect de lege este imperativă pentru alinierea completă a legislației naționale la standardele internaționale, pentru protejarea efectivă a navigatorilor și pentru consolidarea poziției României ca stat de pavilion responsabil, modern și competitiv.

Inițiator,

PEIA NINEL

Semnat digital de PEIA

NINEL

Data: 2025.08.28 13:34:49

+03'00'

Senator al României
Chestor al Senatului

**Analiza detaliată a punctului de vedere formulat de
A.A.O.P.F.R.,
și poziția care se va adopta**

IMPORTANT!

Prezenta analiză și poziționare asupra punctului de vedere și amendamentelor formulate de dvs. reflectă exclusiv evaluarea propunerilor transmise, raportat la forma actuală a proiectului de lege și la expunerea de motive disponibile la data prezentei.

Menționez că gradul de acord exprimat și argumentația juridică aferentă fiecărui amendament sunt valabile sub rezerva inexistenței unor alte amendamente sau observații formulate de alți participanți la consultarea publică, care vizează aceleași articole sau instituie soluții alternative ori complementare.

Versiunea finală a răspunsului și poziția adoptată vor fi definitiv stabilite numai după analizarea tuturor propunerilor primite în cadrul procesului de consultare publică, pentru a asigura coerența, compatibilitatea și echilibrul reglementării la nivelul fiecărui articol vizat.

În cazul în care vor exista amendamente concurente, contradictorii sau cu impact asupra soluțiilor analizate aici, îmi rezerv dreptul de a revizui gradul de acord și argumentația, în funcție de ansamblul propunerilor.

Ref.: adresa nr. 61/25.08.2025

**Domnule Președinte
Doamnelor și Domnilor reprezentanți ai A.A.O.P.F.R.,**

Vă mulțumesc pentru observațiile transmise cu privire la Proiectul de Lege privind securitatea și sănătatea în muncă a navigatorilor, în conformitate cu MLC 2006 (inițiativă parlamentară - senator Ninel Peia).

Am analizat atent observațiile dumneavoastră și răspund punctual după cum urmează:

1. Confirmarea ratificării MLC 2006 (Legea nr. 214/2015) - constat și înțeleg situația menționată de dumneavoastră; aveți dreptate (grad de acord 100%).
2. Referitor la existența O.U.G. nr. 50/2022 și O.U.G. nr. 18/2020 - constat corectitudinea observației privind existența unor reglementări naționale.

Sunt de acord că proiectul trebuie să evite duplicarea nejustificată (grad de acord 70%).

În același timp consider necesară adoptarea unei legi-cadru, stabilă, care să transpună integral și permanent standardele MLC 2006 (înlocuind astfel reglementările temporare).

O.U.G.-urile actuale constituie un punct de pornire util, dar legea asigură stabilitate juridică pe termen lung.

3. În ceea ce privește aplicabilitatea MLC 2006 la navigația fluvială, analiza mea confirmă că Convenția MLC 2006 are caracter predominant maritim și că extinderea sa automată la navigația pe căi interioare nu este justificată fără o analiză și justificare legislativă expresă.

Vă susțin, prin urmare, propunerea de a exclude în mod expres personalul navigator ambarcat pe nave de navigație interioară din sfera de aplicare a prezentei legi (grad de acord 90%).

Pentru aceste categorii aplică, după caz, acte normative și directive europene specifice IWT (ex. reguli privind timpul de lucru/odihnă pentru IWT).

4. În privința dialogului social, aveți dreptate că Legea nr. 367/2022 oferă un cadru general.

Însă legea sectorială poate și trebuie să prevadă mecanisme procedurale specifice (de exemplu protecția la bord, drepturile de participare la evaluări de risc specifice navelor) fără a contrazice cadrul general al legii dialogului social (grad de acord 80%).

Vom adapta formularea pentru a face trimitere expresă la Legea nr. 367/2022 și pentru a evita duplicările.

În consecință, am decis următoarele măsuri, care vor fi transpuse în forma finală a proiectului de lege:

- Se va modifica Art. 2 (Domeniul de aplicare) pentru a exclude expres „personalul navigant ambarcat pe nave destinate exclusiv navigației pe căi navigabile interioare” și a preciza că proiectul acoperă în mod specific navigatorii maritimi (textul propus este anexat mai sus).
- Se vor elimina sau adapta toate trimiterile și definițiile care extind aplicabilitatea la „fluvial”/”navigație pe căi interioare”.
- Normele metodologice (Art.9) vor prevedea expres că prevederile aplicabile navigației interioare vor putea fi introduse doar prin act legislativ distinct, după consultarea părților reprezentative pentru IWT.
- Se păstrează în lege, acolo unde este necesar pentru a asigura conformitatea cu MLC 2006, prevederi specifice privind SSM la bordul navelor maritime (evaluarea riscurilor, dotări medicale, proceduri de raportare, protecție împotriva represaliilor etc.), menținând însă corelarea cu legislația națională și europeană existentă.

Vă asigur că amendamentele pe care le voi propune formal în cursul procedurii legislative urmăresc două obiective incompatibile:

- (i) să răspundă obligației României de a transpune și aplica MLC 2006 pentru sectorul maritim și
- (ii) să nu creeze costuri și suprapuneri pentru operatorii fluviali și pentru sectorul IWT.

Prin urmare textul final va îngloba excluderea expresă a IWT din domeniul de aplicare, iar pentru IWT se va păstra cadrul legal specific transpus și/sau aflat în curs de transpunere la nivelul UE.

Vă mulțumesc pentru observații - ele au contribuit la clarificarea domeniului de aplicare și la îmbunătățirea proiectului.

Vă mulțumim pentru cooperare.

Cu deosebită considerație,

POPA LIVIU-CORNEL
Consilier parlamentar
Senator Ninel Peia
2025.08.28 03:25:49+03'00'

IMPORTANT!

Prezenta analiză reflectă exclusiv evaluarea punctelor de vedere și amendamentelor transmise de dvs., raportat la forma actuală a proiectului de lege și la expunerea de motive disponibile la data prezentei. Gradul de acord exprimat și argumentația aferentă fiecărui amendament sunt valabile sub rezerva inexistenței unor alte amendamente sau observații formulate de alți participanți la consultarea publică, care vizează aceleași articole sau instituie soluții alternative ori complementare. Versiunea finală a răspunsului și poziția adoptată vor fi definitiv stabilite numai după analizarea tuturor propunerilor primite în cadrul procesului de consultare publică, pentru a asigura coerența, compatibilitatea și echilibrul reglementării la nivelul fiecărui articol vizat.

Analiza punct cu punct a observațiilor A.A.O.P.F.R.

1. Observație: **MLC 2006 este ratificată prin Legea nr. 214/2015.**

- Grad de acord: 100%.
- Argumentare

A.A.O.P.F.R. are dreptate factual - România a ratificat MLC 2006 (situație invocată corect în punctul lor 1).

Aceasta confirmă obligația statului de a asigura conformitate cu standardele MLC pentru categoria pe care Convenția o acoperă.
- Sursă

mențiune generală (ratificare menționată în observație).

2. Observație: **Domeniul reglementat de O.U.G. nr. 50/2022 și O.U.G. nr. 18/2020; proiectul este lipsit de obiect pentru că există deja reglementare națională.**

- Grad de acord: 70%.
- Argumentare

Există reglementări naționale care abordează aspecte ale muncii în domeniul maritim (ex. O.U.G. nr. 50/2022), iar orice inițiativă legislativă nouă trebuie să evite duplicarea inutilă și incoerența.

Totuși, existența unui act administrativ (O.U.G.) nu exclude posibilitatea unei legi-cadru pentru securitate și sănătate în muncă a navigatorilor atunci când se urmărește armonizarea permanentă cu MLC 2006 și stabilirea unui regim unitar (consistență pe termen lung, claritate instituțională, detașare de regimuri temporare).

O.U.G.-urile pot acoperi multe aspecte practice, dar legea parlamentară oferă stabilitate constituțională și claritate competențe.
- Riscuri adoptare propunerii A.A.O.P.F.R. (adică de a abandona proiectul în totalitate)

menținerea unor lacune, dependența de reglementări temporare, risc de neconcordanță cu evaluările IMO/UE.
- Beneficii

evitarea duplicărilor și a costurilor de conformare suplimentare pentru sector.
- Sursă: text O.U.G. nr. 50/2022 (document oficial).

3. Observație: **MLC 2006 privește doar munca în domeniul maritim; proiectul extinde nejustificat aplicabilitatea la navigația fluvială.**

- Grad de acord: 90% (aproape total).
- Argumentare juridică

MLC 2006 este, prin definiție și rațiune, un instrument conceput pentru munca în domeniul maritim (seafarers on seagoing ships).

Aplicarea sa directă la navele de navigație interioară trebuie justificată juridic: MLC nu acoperă în mod explicit toate aspectele specifice IWT.

Statele pot decide să ofere măsuri echivalente sau adaptate.

Extinderea automată a aplicabilității MLC la navele de navigație interioară implică riscul suprapunerii cu reglementări deja specifice IWT sau ale Uniunii Europene.

- Soluție

delimitare clară a domeniului de aplicare în lege astfel încât MLC (și dispozițiile proiectului) să se aplice navelor sub pavilion român care desfășoară activitate maritimă (maritime ships) - iar pentru navigația interioară să se prevadă aplicarea, după caz, a unor dispoziții specifice sau a transpunerii UE/naționale existente, cu posibilitatea de extindere ulterioară numai prin act legislativ explicit.

- Argument suplimentar

pentru navigația pe căi interioare există reglementări și directive UE specifice (ex. timp de lucru/odihnă IWT) care sunt mai adecvate pentru acele activități.

4. Observație: **Pentru navele de navigație interioară timpul de muncă/odihnă este reglementat de Directiva 2014/112/UE (implementare a Acordului european pentru IWT) - deci proiectul e redundant.**

- Grad de acord: 95%.

- Argumentare juridică

Directiva 2014/112/UE (și actele de punere în aplicare/implementare conexe) reglementează în mod specific anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în IWT.

Transpunerea/implementarea acestor norme la nivel național (prin OG/lege) produce un regim aplicabil personalului navigant pe căi interioare.

Aplicarea unor norme MLC neadaptate pentru IWT poate produce confuzie și suprapuneri.

- Sursă

Referințe la acquis-ul UE și direcțiile privind IWT (documente EUR-Lex legate de reglementările aplicabile modalității de navigație etc.).

5. Observație: **Proiectul introduce dispoziții privind dialogul social, deși Legea nr. 367/2022 reglementează dialogul social.**

- Grad de acord: 80%.

- Argumentare juridică

Legea dialogului social oferă un cadru general.

Însă, includerea unor dispoziții sectoriale minime (proceduri de consultare, drepturi specifice ale navigatorilor în procesul de evaluare a riscurilor, protecția împotriva represaliilor) poate fi justificată în legea sectorială pentru a garanta mecanisme operative specifice mediului maritim (de ex. consultări organizate la bord/unitate, regim special pentru evaluări de risc la bord).

Totuși, trebuie evitată contradicția sau duplicarea inutilă; prevederile sectoriale trebuie formulate ca norme aplicatoare/complete ale cadrului general, fără să încalce Legea 367/2022.

- Soluție

Păstrarea principiilor dialogului social în proiect, dar reformularea ca norme care pun în aplicare obligații procedurale specifice sectorului, trimițând expres la Legea 367/2022 pentru dispozițiile generale.

Concluzii generale și poziție politică-juridică

- Acord cu A.A.O.P.F.R. în privința necesității de a evita suprapuneri normative și extinderi nejustificate ale MLC 2006 la navigația interioară. Grad de acord: 90% (motive: clarificare domeniu, evitare redundanță).
- Menținere necesitate unei legi-cadru dedicate securității și sănătății în muncă a navigatorilor maritimi, pentru a transpune complet standardele MLC 2006 în legislația

națională, a oferi stabilitate și a reduce riscul de sancțiuni internaționale. Grad de acord cu ideea legii în esență: 85% (dar numai dacă se delimitează clar aplicabilitatea la sectorul maritim și se armonizează cu cadrul existent pentru IWT).

Propuneri concrete de modificare a proiectului (text exact propus)

Obiectiv: elimină confuzia și respectă observațiile AAOPFR - proiectul rămâne în vigoare pentru navigatorii maritimi (pe mare), iar navigația pe căi interioare este exclusă din domeniul de aplicare.

De asemenea, se păstrează dispozițiile utile de SSM adaptate mediului maritim.

1. Modificare la Art. 2 (Domeniul de aplicare)

- Text actual (Art.2 alin.(1) din proiect):
„Prezenta lege se aplică tuturor navigatorilor care își desfășoară activitatea la bordul navelor sub pavilion român, precum și operatorilor economici care utilizează astfel de personal.”
- Text propus (înlocuire completă):
Art. 2. Domeniul de aplicare
(1) Prezenta lege se aplică navigatorilor care își desfășoară activitatea la bordul navelor maritime aflate sub pavilion român și operatorilor economici care utilizează astfel de personal, în vederea îndeplinirii obligațiilor asumate de România prin ratificarea Convenției privind munca în domeniul maritim (MLC 2006) și a actelor conexe.
(2) Prezenta lege nu se aplică personalului navigant ambarcat pe nave destinate exclusiv navigației pe căi navigabile interioare (nave de navigație interioară). Pentru aceste categorii, aplicarea normelor privind timpul de lucru, odihnă, și alte reglementări sociale se face în conformitate cu actele normative și directivele europene specifice navigației pe căi navigabile interioare și cu legislația națională în vigoare.
(3) În sensul alin. (1), prin „navă maritimă” se înțelege nava destinată navigației pe mare, conform definițiilor utilizate în dreptul maritim internațional și în legislația națională; pentru cazuri litigioase de calificare a unei nave drept maritimă sau ca navă de navigație interioară prevalează definițiile stabilite prin normele metodologice și reglementările Autorității Navale Române.
- Motivație: clarifică expres excluderea navigației fluviale, evită suprapuneri normative și răspunde solicitării A.A.O.P.F.R.

2. Modificare la Art. 1 alin.(2) (raportare la Legea nr. 319/2006)

- Text actual: „Legea completează și, unde este cazul, derogă de la prevederile generale ale Legii nr. 319/2006 ...”.
- Text propus (adăugare clarificatoare): Art. 1 alin.(2) (modificat) Prezenta lege completează și, în limitele stabilite de MLC 2006, poate, acolo unde este strict necesar pentru asigurarea conformității cu standardele internaționale, să prevadă dispoziții specifice care să se aplice navigatorilor și navelor maritime. În niciun caz dispozițiile prezentei legi nu vor fi aplicate pentru personalul navigant al navelor de navigație interioară, cu excepția situațiilor în care prin act legislativ ulterior se decide expres extinderea aplicabilității.
- Motivație: păstrează prioritatea standardului mai favorabil și explicitează domeniul.

3. Eliminări și ajustări de text în toată legea

- Eliminarea tuturor mențiunilor care folosesc expres termenul „fluvial”, „navigație fluvială” sau referiri extinse la „căi navigabile interioare” ori, alternativ, transformarea lor în note care să declare aplicabilitatea doar prin lege viitoare specială pentru IWT. Exemplu: în Art. 3 (definiții) - eliminare sau adaptare definiție care extinde „navigator” la personalul de la nave fluviale.

- Text propus pentru Art. 3 lit. a) (înlocuire): a) navigator – orice persoană care desfășoară activitate la bordul unei nave maritime sub pavilion român, indiferent de forma raportului juridic [...]. (Se elimină trimiterea la navigația fluvială).
4. Art. 9 (Norme metodologice) - termen și consultare
- Menținerea obligativității consultării părților interesate (inclusiv organizații reprezentative ale navigației interioare) la elaborarea normelor metodologice, dar se precizează că normele metodologice vor aplica prevederile prezentei legi doar pentru domeniul maritim, iar orice transpunere sau aplicare la IWT va necesita un act legislativ separat.
 - Text propus (adăugare la Art.9 alin.(1)): Normele metodologice se vor limita, prin conținut și prin exemple, la sectorul maritim. Orice prevederi privind aplicabilitatea la navigația pe căi interioare vor putea fi introduse doar printr-un act normativ ulterior, adoptat în temeiul consultărilor cu părțile reprezentative pentru IWT.
5. Art. 12 (Corelarea) - păstrare trimitere la directive UE aplicabile IWT
- Adăugare frază: „Prezenta lege nu aduce atingere normelor specifice dispuse pentru navigația pe căi navigabile interioare în urma transpunerii Directivei 2014/112/UE și a altor acte normative aplicabile IWT.”
 - Motivație: asigură respectul pentru acquis-ul UE privind IWT și răspunde observației A.A.O.P.F.R.

Evaluarea riscurilor și beneficiilor adoptării observațiilor A.A.O.P.F.R. (adică excluderea IWT din proiect)

- Beneficii:
 - Eliminarea riscului de suprapuneri normative și de costuri administrative pentru operatorii fluviali.
 - Claritate juridică pentru armatorii fluviali și protejarea competitivității sectorului IWT.
 - Respectarea principiului specialității: IWT reglementat prin instrumente și directive specifice UE.
- Riscuri (dacă proiectul e abandonat integral sau slăbit excesiv):
 - Lipsa unui cadru permanent, unitar și explicit la nivel de lege pentru navigatorii maritimi (MLC 2006) - păstrarea doar a unor O.U.G. temporare poate lăsa România vulnerabilă la observații în audituri internaționale (IMO/UE).
 - Pierderea oportunității de a armoniza și consolida responsabilitățile instituționale (coordonare Inspekția Muncii / Autoritatea Navală Română) la nivel de lege.
 - Posibilitate de interpretări divergente în controalele port-state pentru nave sub pavilion român.

Concluzie:

Soluția optimă legală și pragmatică este adoptarea proiectului păstrând însă EXPLICIT excluderea personalului navigant al navelor de navigație interioară din domeniul de aplicare, astfel încât să rămână garantată aplicabilitatea MLC 2006 la maritim, iar IWT să fie tratat prin actele europene/naționale specifice sau printr-un viitor proiect separat dedicat IWT.



ASOCIAȚIA ARMATORILOR ȘI OPERATORILOR PORTUARI - FLUVIALI DIN ROMÂNIA

ASOCIAȚIE DE UTILITATE PUBLICĂ cfm. H.G. nr. 356 / 2001

Str. Albatrosului, nr. 2, bl. N1, sc. 1, ap. 2, Galați, cod 800029, Telefon: +4 0236 460380;
e-mail: aaopfr@yahoo.com Înregistrată la Judecătoria Galați cu sentința civilă nr. 44/PJ/1993.
Cod fiscal: 4747603, Cont lei: RO 94 RZBR 0000 0600 0103 0781 Raiffeisen Bank S.A. sucursala Galați

Nr. 61 din 25.08.2025

Către,
Domnul Liviu – Cornel POPA
Consilier al Domnului Senator Ninel PEIA

Subscrisa, „Asociația Armatorilor și Operatorilor Portuari - Fluviali din România (AAOPFR)”, cu sediul în Galați, Str. Albatrosului, Nr. 2, Bloc N1, Ap. 2, jud. Galați, organizație non guvernamentală, asociație de utilitate publică cu reprezentativitate națională în domeniul activității de transport pe căile navigabile interioare (fluviale), reprezentând 80 % din capacitatea de transport fluvial al României și 50 % din capacitățile portuare fluviale ale României, **vă transmite observațiile** primite de la membrii noștri, cu referire la „**proiectul de lege privind securitatea și sănătatea în muncă a navigatorilor, în conformitate cu MLC2006**” aflat în consultare publică și promovat de dl. senator Ninel Peia:

1. Convenția privind lucrul în domeniul maritim (MLC2006) este ratificată prin **legea nr. 214/2015 pentru ratificarea Convenției 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 a Amendamentelor 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;**

2. prevederi referitoare la reglementarea muncii în domeniul maritim sunt stabilite și prin **O.U.G. nr. 50/2022 din 14 aprilie 2022** pentru reglementarea muncii în domeniul maritim și prin **O.U.G. nr. 18/2020 din 4 februarie 2020** pentru completarea unor acte normative în domeniul transportului naval, **drept urmare considerăm că proiectul de lege este lipsit de obiect și nu suntem de acord cu continuarea procedurii legislative referitoare la acest proiect de lege;**

3. proiectul de lege propune ca domeniul de aplicare să acopere și navigația fluvială, extinzând în mod neîntemeiat aria de aplicare a convenției MLC2006 întrucât **Convenția privind lucrul în domeniul maritim (MLC2006) privește doar munca în domeniul maritim ;**

4. câtă vreme dispozițiile legale privind navigația fluvială sunt reglementate deja de alte acte normative, proiectul de lege în discuție apare ca fiind redundant, astfel că nu este necesară translatarea la fluviu (personalului navigant ambarcat pe nave de navigație interioară) a prevederilor Convenției privind lucrul în domeniul maritim (MLC2006);

În ceea ce privește navele de navigație interioară timpul de muncă și de odihnă este reglementat de DIRECTIVA 2014/112/UE A CONSILIULUI din 19 decembrie 2014 de punere în aplicare a Acordului european privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare, încheiat de „European Barge Union” (Uniunea Europeană a Navigației Interioare) (EBU), „European Skippers Organisation” (Uniunea Europeană a Marinarilor Fluviali) (ESO) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF).

5. de asemenea, proiectul de lege în analiza introduce în mod nejustificat dispoziții privind dialogul social, întrucât legea nr. 367/2022 privind dialogul social oferă un cadru legal complet aplicabil inclusiv pentru consultări și negocieri privind drepturile navigatorilor.

În situația în care veți înlătura observațiile A.A.O.P.F.R. iar procedura de legiferare a proiectul de lege în discuție va continua, **solicităm să aveți în vedere completarea proiectului de lege cu mențiunea ca legea nu se aplică personalului navigant ambarcat pe nave de navigație interioară și eliminarea din conținut a tuturor trimiterilor și precizărilor referitoare la navigația pe căi navigabile interioare.**

Membrii A.A.O.P.F.R. salută interesul inițiatorului pentru protecția personalului navigant, motiv pentru care apreciază sprijinul pe care acesta îl poate acorda celorlalte proiecte legislative benefice care s-au blocat în mod inexplicabil, cum ar fi proiectul de modificare a O.G. nr. 42/1997 pentru transpunerea în legislația națională a regulilor privind timpii de muncă și timpii de odihnă din Directiva 2014/112/EU din 19.12.2014.

Cu respect,

PREȘEDINTE,
Constantin Hârțan

