

CONSILIUL LEGISLATIV

Biroul permanent al Senatului

Sp. 336, 28.09.2025

Biroul permanent al Senatului

L. 368, 6.10.2025

AVIZ

**referitor la propunerea legislativă privind securitatea
și sănătatea în muncă a navigatorilor,
în conformitate cu MLC2006**

Analizând propunerea legislativă privind securitatea și sănătatea în muncă a navigatorilor, în conformitate cu MLC2006 (b336/28.08.2025), transmisă de Secretarul General al Senatului cu adresa nr. XXXV/4856/03.09.2025 și înregistrată la Consiliul Legislativ cu nr. D692/05.09.2025,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art. 2 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 73/1993, republicată, și al art. 29 alin. (4) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

Avizează negativ propunerea legislativă, pentru următoarele considerente:

1. Conform Expunerii de motive, precum și a enunțurilor titlului și art. 1, propunerea legislativă are ca obiect stabilirea cadrului „specific privind securitatea și sănătatea în muncă pentru navigatorii care își desfășoară activitatea la bordul navelor maritime aflate sub pavilionul României, în vederea asigurării conformității depline cu prevederile Convenției privind munca în domeniul maritim (MLC 2006) și cu celelalte acte normative naționale și europene incidente domeniului maritim”, urmărind, printre altele, completarea Legii securității și sănătății în muncă nr. 319/2006.

2. Prin conținutul său normativ, propunerea legislativă se încadrează în categoria legilor organice, fiind incidente prevederile art. 73 alin. (3) lit. p) din Constituția României, republicată, iar în aplicarea dispozițiilor art. 75 alin. (1) din Legea fundamentală, prima Cameră sesizată este Senatul.

3. Întrucât prezenta propunere legislativă poate avea implicații asupra bugetului de stat, sunt incidente prevederile art. 111 alin. (1) din Constituția României, republicată, fiind necesar a se solicita punctul de vedere al Guvernului.

Totodată, sunt incidente prevederile art. 15 alin. (1) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, referitoare la obligativitatea întocmirii unei fișe financiare, cu respectarea condițiilor prevăzute de art. 21 din Legea responsabilității fiscal-bugetare nr. 69/2010, republicată.

4. Semnalăm că Expunerea de motive nu respectă structura prevăzută la art. 31 din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, **nefiind prezentate**, printre altele, insuficiențele și neconcordanțele reglementărilor în vigoare, concluziile studiilor, lucrărilor de cercetare și ale evaluărilor statistice, impactul socioeconomic, impactul financiar asupra bugetului general consolidat și nici în mod corect impactul asupra sistemului juridic.

4.1. În măsura în care inițiatorii au identificat măsuri concrete, drepturi sau obligații specifice navigației maritime absolut necesare și inexistente în prezent, acestea ar fi trebuit expres precizate în Expunerea de motive, fără a generaliza asupra absenței normelor referitoare la securitatea și sănătatea în muncă a navigatorilor maritimi și fără a face confuzii cu privire la rangul actelor normative și la prevalența acestora.

4.2. Referitor la impactul asupra sistemului juridic, semnalăm că ar fi trebuit indicată modalitatea de corelare efectivă a propunerii legislative cu actele normative interne în materia muncii în domeniul maritim, astfel încât să nu se genereze situații de neclaritate asupra normelor care prevalează și confuzii privind aplicabilitatea și competența autorităților implicate.

4.3. În plus, compatibilitatea cu dreptul Uniunii Europene este doar afirmată, faptul că proiectul nu transpune o directivă neechivalând cu lipsa incidenței dreptului unional, din contră, sunt aplicabile mai multe acte juridice ale Uniunii Europene din sfera politicii privind profesiile din domeniul maritim, iar concordanța dintre acestea și noile soluții nu este demonstrată.

4.4. De asemenea, constatăm că argumentația utilizată este eronată, necorelată cu realitatea juridică și redactată într-un limbaj nenormativ, contrar prevederilor art. 32 alin. (1), coroborate cu cele ale art. 8 alin. (4) și 36 alin. (1) din aceeași Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

4.4.1. Astfel, pentru a motiva faptul că propunerea legislativă, așa cum se menționează la art. 1 alin. (1)¹, dar și așa cum rezultă din conținutul său, se dorește a fi o **lege specială**, care să reglementeze securitatea și sănătatea în muncă a navigatorilor, în Expunerea de motive, se recurge la **afirmații inexacte**, de pildă, cea potrivit căreia menținerea cadrului legislativ actual prin „*ordonanțe*”² „*nu conferă stabilitatea pe termen lung necesară*”, „*asigurarea conformității depline și continue cu MLC 2006, (...)*” realizându-se „*într-un act normativ cu rang de lege*”.

În continuare, în documentul de motivare, se menționează că „*o ordonanță nu poate substitui rolul unei legi-cadru*” în materie.

Referitor la cele afirmate de inițiator, aducem în atenție că, așa cum am precizat anterior, dacă se urmărește instituirea unor norme speciale într-un domeniu reglementat deja prin norme speciale (munca în domeniul maritim, incluzând securitatea și sănătatea navigatorilor maritimi, față de muncă în general), nicidecum acestea nu pot constitui o lege-cadru, care este o lege generală.

Pe de altă parte, învederăm că ordonanțele Guvernului, atât cele simple, cât și cele de urgență sunt acte normativ cu rang de lege, ordonanțele simple fiind adoptate în temeiul unei legi de abilitare a Guvernului de a le emite în domenii care nu fac obiectul legilor organice, iar ordonanțele de urgență pot conține norme de natura legii organice. Precizăm că ordonanțele din ambele categorii se aprobă sau se resping print-o lege³.

4.4.2. În documentul de motivare se declară ca obiectiv al reglementării preconizate „*definirea clară a noțiunilor-cheie (navigator, navă maritimă, angajator, operator economic maritim)*”, or, așa cum se va arăta *infra*, definițiile acestor termeni și expresii nu asigură claritatea necesară actului normativ, mai mult chiar, uneori îndepărtându-se de accepțiunile deja stabilite în materie prin acte normative cu rang de lege sau aparținând dreptului Uniunii Europene.

4.4.3. Totodată, în instrumentul de prezentare și în documentația anexată se folosesc termeni sau expresii fără semnificație juridică sau legală stabilită și sintagme confuze ori greșeli de exprimare precum: „competitor de control”, „inițiativa legislativă” (în loc de „propunerea legislativă”), „în temeiul ratificării” (în loc de „în temeiul legii de

¹ „Prezenta lege stabilește cadrul specific privind securitatea și sănătatea în muncă pentru navigatorii care își desfășoară activitatea la bordul navelor maritime aflate sub pavilionul României, (...)”.

² Dându-se ca exemplu Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2022.

³ Art. 115 din Constituția României, republicată.

ratificare”), „propunerea a fost ajustată”, „proiectul de lege astfel ajustat”, „costuri punctuale ... pot fi absorbite în bugetele curente”, „proiectul introduce norme metodologice limitate la maritim”, „Corelări: cu Codul muncii, Legea nr. 319/2006, O.U.G. nr. 50/2022 și alte acte incidente domeniului maritim” (propoziția fiind eliptică de predicat și declarativă, neînsoțită de argumentare), „conformitate robustă și pe termen lung a României cu MLC 2006 pentru sectorul maritim” (alăturarea termenilor „conformitate” și „robustă” fiind departe de a corespunde exigențelor de limbaj normativ, iar abrevierea MLC incluzând deja în sensul noțiunii pe care o evocă determinantul „maritim”, ceea ce conduce la o exprimare pleonastică).

5. Cu titlu preliminar, precizăm că, în redactarea înaintată spre avizare, în primul rând, dat fiind fondul activ al legislației în materia muncii în domeniul maritim, incluzând aspectele de securitate și sănătate a navigatorilor, propunerea legislativă se caracterizează, în cea mai mare parte, prin redundanță normativă, iar în al doilea rând, din cauza impreciziei formulărilor, poate conduce la birocratizare excesivă și suprapuneri de competență, creând premisele apariției dificultăților de înțelegere, interpretare și aplicare atât pentru autoritățile prevăzute, cât și pentru persoanele fizice și juridice destinate ale drepturilor și obligațiilor menționate în cuprinsul normelor *de lege ferenda*.

Întrucât există un cadru legislativ foarte bine conturat în materie, în absența identificării necesității unor soluții legislative noi generale și/sau speciale în aceeași sferă, determinate de insuficiențele legislației în vigoare⁴, și a evidențierii fără echivoc doar a aspectelor de noutate propuse, însoțită de corecta reflectare legislativă, într-un act normativ modificator, de principiu, proiectul apare ca lipsit de obiect, iar textele propuse superfetatorii, generând fie paralelisme legislative, fie emiterea unui act normativ artificial alcătuit, în principiu, numai din norme de trimitere.

6. În privința formei de materializare a intenției de reglementare, constatăm neconcordanța dintre titlul propunerii legislative și conținutul acesteia, titlul corespunzând unui act normativ de sine stătător, iar unele dintre textele propuse unui act primar modificator (cuprinzând și câteva soluții care ar putea fi considerate norme de modificare, completare sau derogatorii, dacă intenția normativă ar fi clară și concordantă cu principiul ierarhiei actelor normative și cu

⁴ A se vedea prevederile art. 6 alin. (2) din Legea nr. 24/2000.

normele *de lege lata*), în timp ce altele s-ar dori norme de aplicare a altor norme primare, având deci caracterul și rangul unor norme secundare, ce trebuie adoptate prin hotărâri ale Guvernului sau chiar rang de norme terțiare, ce ar trebui promovate prin ordin sau alte acte administrativ-normative.

7. Pe fond, semnalăm că, în redactările înaintate spre avizare, soluțiile preconizate aduc atingere mai multe principii și prevederi constituționale, dar și dreptului Uniunii Europene și jurisprudenței obligatorii aferente.

După cum vom arăta în cele ce urmează, soluțiile preconizate nu sunt concordante cel puțin cu următoarele prevederi din Legea fundamentală:

- **art. 1 alin. (3) și (5)**, care cuprind precepte enunțând cu valoare obligatorie, printre altele, principiului securității juridice, având, la rândul său, una dintre expresii **principiul legalității sub aspectul calității legii**;

- **art. 1 alin. (4)**, care stabilește principiul separației puterilor în stat, coroborat cu art. 108, unde se prevede tipul actelor normative care se emit pentru organizarea executării legilor (hotărâri) și autoritatea publică îndreptățită să le adopte (Guvernul, și nu Parlamentul);

- **art. 11 alin. (2)**, care prevede că tratatele ratificate de Parlament, potrivit legii, fac parte din dreptul intern;

- **art. 147 alin. (4)**, conform căruia, deciziile Curții Constituționale sunt general obligatorii de la data publicării în Monitorul Oficial. Avem în vedere deciziile referitoare la statutul de „veritabil criteriu de constituționalitate”, conferit normelor de tehnică legislativă prevăzute în Legea nr. 24/2000;

- **art. 148 alin. (2)**, care consacră prioritatea normelor obligatorii din dreptul Uniunii Europene, față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare.

8. În acord cu cele statuate în vasta jurisprudență a Curții Constituționale în materia respectării **principiului legalității sub aspectul calității legii**, observăm că propunerea legislativă în ansamblul său nu este redactată în acord cu normele de tehnică legislativă cuprinse în art. 6 alin. (1), art. 8 alin. (4) și art. 36 alin. (1) din Legea nr. 24/2000, deoarece nu instituie reguli **suficiente și posibile** care să conducă la o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă, textele legislative nefiind formulate clar și precis, fluent și inteligibil, fiind totodată **încălcată și obligația asigurării congruenței noilor**

dispoziții cu cele aflate în vigoare și care sunt strâns legate de obiectul noii reglementări, acestea urmând a fi identificate selectiv la un punct subsecvent din aviz.

În legătură cu acest aspect, semnalăm că propunerea are și o redactare defectuoasă, care afectează calitatea actului normativ, conținând multe texte ce reprezintă reguli de interpretare, în detrimentul reglementărilor de fond preconizate, care nu aduc în mod semnificativ elemente de noutate.

În ceea ce privește încălcarea multor alte exigențe de tehnică legislativă de către prezentul proiect în ansamblu, dar și normă cu normă propusă, subsecvent, ne vom opri punctual asupra unora dintre acestea, doar în vederea exemplificării, cu precizarea că argumentația va trata și aspecte de fond ale propunerii, a căror înțelegere și aplicare nu se poate obține în contextul nerespectării exigențelor de tehnică legislativă.

8.1. Neconformarea cu prevederile art. 13 - 15 din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

8.1.1. Învederăm în acest context faptul că munca în domeniul maritim este reglementată atât la nivel internațional și al Uniunii Europene, cât și la nivel național.

Prin urmare, în prezent, acestui domeniu îi sunt aplicabile cel puțin următoarele acte normative, acte juridice ale Uniunii Europene sau instrumente juridice internaționale:

- Codul muncii și Legea securității și sănătății în muncă nr. 319/2006;

- Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), adoptată la 23 februarie 2006 la Geneva, la cea de-a 94-a sesiune a Organizației Internaționale a Muncii, precum 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, introduse în dreptul intern prin Legea nr. 214/2015 de ratificare a acestora;

- Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST);

- Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor

din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE;

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

- Ordonanța de urgență nr. 50/2022 pentru reglementarea muncii în domeniul maritim.

Convenția privind munca în domeniul maritim (Maritime Labour Convention - MLC) a fost adoptată de Organizația Internațională a Muncii (OIM) la data de 23 februarie 2006 la Geneva și a intrat în vigoare la 20 august 2013, constituind un cod al muncii în domeniul maritim, deoarece, în scopul de a garanta condiții de muncă și de viață decente la bordul navelor maritime, reglementează aspecte esențiale privind protecția și drepturile în muncă ale tuturor navigatorilor, indiferent de naționalitatea acestora și de pavilionul navei precum: cerințele minime pentru ca navigatorii să poată lucra la bordul unei nave (titlul I), condițiile de încadrare în muncă (titlul II), cazarea, amenajările recreative, alimentația și cateringul (titlul III), protecția sănătății, asistența medicală, serviciile și asigurările sociale (titlul IV), dar și proceduri de punere în aplicare a acestor dispoziții.

Prin legea de ratificare prevederile Convenției privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), incluzând amendamentele acesteia, au fost introduse în dreptul intern, cadrul normativ național fiind completat prin Ordonanța de urgență nr. 50/2022, care potrivit art. 1, are obiectul „de a garanta fiecărui navigator dreptul la un loc de muncă sigur și lipsit de pericole, **care să respecte normele de siguranță**, dreptul la condiții echitabile de încadrare în muncă, la **condiții de muncă și de viață decente la bordul navelor și la protecția sănătății, asistență medicală, măsuri sociale și alte forme de protecție socială**, astfel cum este prevăzut în Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006) și în amendamentele din 2014 la aceasta, precum și în Acordul încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din

Transporturi (ETF) cu privire la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006”.

În ceea ce privește directivele menționate mai sus, acestea au rangul normelor derivate ale dreptului Uniunii Europene, dar prevalează față de orice reglementări contrare, presupunându-se, cel puțin teoretic și în până la pronunțarea de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene a unei hotărâri în neîndeplinirea obligațiilor asumate prin Tratatul de aderare la Uniunea Europeană, că au fost corect și complet transpuse în legislația română.

8.1.2. Referitor la obiectul reglementării propuse, constatăm că dezideratul enunțat în Expunerea de motive constă în instituirea unei „legi-cadru” cu rol de lege specială pentru munca în domeniul maritim, a 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, pentru „asigurarea conformității depline și continue cu MLC 2006, inclusiv în raport cu eventuale actualizări, într-un act normativ cu rang de lege”; „clarificarea competențelor autorităților și a procedurilor de control/sanționare în logica securității și sănătății în muncă (SSM) aplicate mediului maritim” și „creșterea gradului de predictibilitate pentru operatorii economici maritimi și pentru navigatori”⁵.

Pe de altă parte, la art. 1 din proiect, se stabilește ca **scop al legii:** crearea cadrului „specific privind securitatea și sănătatea în muncă pentru navigatorii care își desfășoară activitatea la bordul navelor maritime aflate sub pavilionul României, în vederea asigurării conformității depline cu prevederile Convenției privind munca în domeniul maritim (MLC 2006) și cu celelalte acte normative naționale și europene incidente domeniului maritim”, completarea „Legii nr. 319/2006 privind securitatea și sănătatea în muncă, cu modificările și completările ulterioare” și posibilitatea stabilirii („poate stabili”), „în măsura strict necesară pentru asigurarea conformității cu MLC 2006” de „norme specifice aplicabile navigatorilor și navelor maritime”.

8.1.3. Date fiind cele de mai sus, observăm că nu sunt respectate prevederile art. 13 din Legea nr. 24/2000, referitoare la integrarea proiectului în ansamblul legislației, deoarece soluțiile legislative propuse nu se integrează organic în sistemul legislației, proiectul de act normativ nefiind corelat cu prevederile actelor normative de nivel de

⁵ A se vedea pagina 1 din Expunerea de motive.

același nivel, cu care se află în conexiune și nici cu reglementările Uniunii Europene și cu tratatele internaționale la care România este parte.

De altfel, dată fiind existența în fondul activ al legislației a actelor normative enumerate la pct. 8.1.1, **nu este asigurată unicitatea reglementării în materia muncii în domeniul maritim**, fiind încălcate normele de tehnică legislativă, prevăzute la art. 14 alin. (1) și art. 15 alin. (1) din Legea nr. 24/2000, conform căroră, „reglementările de același nivel și având același obiect se cuprind, de regulă, într-un singur act normativ”, o „reglementare din aceeași materie și de același nivel” putând „fi cuprinsă într-un alt act normativ, dacă are caracter special față de actul ce cuprinde reglementarea generală în materie”, neaflându-ne în această situație în cazul prezentului proiect.

8.2. Încălcarea prevederilor art. 16 alin. (1) și ale art. 16 alin. (4) coroborate cu art. 4 alin. (3) din Legea nr. 24/2000, referitoare la evitarea paralelismelor legislative și la ierarhia actelor normative.

Chiar în instrumentul de prezentare și motivare, se menționează că „La nivel național, există reglementări relevante în domeniul muncii maritime (de exemplu, O.U.G. nr. 50/2022)”, dar se consideră că „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”. Precizăm că afirmația este lipsită de veridicitate în privința „stabilității normative”, deoarece, așa cum am precizat și mai sus, ordonanța, ca act al Guvernului, inclusiv Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2022 se bucură de aceleași atribute și rang cu legea, ca act al Parlamentului, după intrarea în vigoare, aplicându-se tuturor subiectelor de drept prevăzute în cuprinsul acesteia și pe o perioadă nedeterminată, deoarece nu constituie un act normativ temporar.

Sub aspectele anterior abordate, aflate în strânsă conexiune cu principiul unicității reglementării, în urma analizei propunerii legislative se constată că **cele mai multe dintre soluții doar trimit, de o manieră generică adesea, la norme deja existente în materia muncii în domeniul maritim sau enunță intenția de a pune în executare, fără a pune în aplicare efectiv, aceste norme primare deja existente.** A se vedea în acest sens:

- prevederile art. 2 alin. (1) și (2) și art. 3 alin. (3), care introduc paralelisme legislative cu prevederile art. 1, cu privire la domeniul

personal de aplicare (navigatorii și navele maritime) și excepțiile de la acesta (personalul navigant ambarcat pe nave destinate exclusiv navigației pe căi navigabile interioare și operatorii economici care desfășoară activități exclusiv în domeniul navigației pe căi navigabile interioare), precum și la normele generale aplicabile acestora din urmă cuprinse în dreptul intern sau al Uniunii Europene;

- prevederile art. 3 alin. (1) lit. d) referitoare la definiția „operatorului economic marin”, care includ ca sens accepțiunea stabilită pentru termenul „angajator”, dar se află și în paralelism parțial cu definiția „armatorului” din MLC 2006⁶, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2022 și din Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009⁷.

În plus, termenul „armator” sau declinări ale acestuia nu sunt absolut deloc folosite în cuprinsul propunerii legislative, în contextul în care, aproape invariabil, unul dintre subiectele contractelor din domeniul transporturilor maritime este armatorul, iar una dintre condițiile stabilite în toate actele normative menționate mai sus este aceea ca navigatorii care lucrează pe nave care navighează sub pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene sau parte la MLC să dețină **„un contract de muncă al navigatorilor semnat atât de navigator, cât și de armator sau de un reprezentant al armatorului** (sau, în cazul în care nu sunt angajați, dovada existenței unor acorduri contractuale sau similare) prin care li se oferă condiții decente de muncă și de viață la bordul navei”⁸.

- art. 4 alin. (1), unde se stabilesc obligațiile angajatorilor și operatorilor economici prin trimitere la standarde minime „prevăzute de MLC 2006 și, după caz” „de legislația națională sau europeană, cu aplicarea principiului standardului mai favorabil navigatorilor”.

De altfel, formulările alin. (1) și (2) ale art. 4 referitoare la obligațiile angajatorilor conduc la concluzia că la alin. (2) sunt

⁶ „armator înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, precum managerul, agentul sau navlositorul unei nave în contract de bareboat, căruia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de a exploata nava și care, asumându-și această responsabilitate, a acceptat să îndeplinească sarcinile și obligațiile armatorului în termenii prezentei convenții, independent de faptul că alte entități sau persoane îndeplinesc anumite sarcini și responsabilități în numele armatorului”.

⁷ de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE.

⁸ În redactarea din Anexa la Directiva 2009/13/CE. În MLC 2006 se prevede într-o formulare similară că: „la bordul navelor aflate sub pavilionul său, navigatorii trebuie să fie în posesia unui contract individual de muncă semnat de navigator și armator sau un reprezentant al acestuia, sau, dacă nu sunt salariați, a unui document care să ateste existența unui aranjament contractual sau asimilabil, garantându-le condiții decente de muncă și viață la bord, conform dispozițiilor prezentei convenții”.

enumerate exemplificativ unele dintre obligațiile deja cuprinse în norme *de lege alta*.

8.3. Neconformarea cu prevederile art. 37 alin. (1) și art. 25 din Legea nr. 24/2000, potrivit cărora **terminologia folosită să fie unitară în materie**, realizându-se totodată, o configurare clară și explicită a conceptelor și noțiunilor folosite în noua reglementare, dar și a **art. 8 alin. (4)** care prevede că „textul legislativ trebuie să fie formulat clar, fluent și inteligibil, **fără** dificultăți sintactice și **pasaje obscure sau echivoce**”.

8.3.1. La art. 1 alin. (3) teza I⁹, semnalăm că, în mod eronat, în cadrul textului se folosește cuvântul „destinate”, în loc ca norma să se refere la navele **care navighează** pe căi navigabile interioare, această din urmă exprimare având sensul corect în ipoteza juridică vizată de inițiator și fiind, de altfel, cea folosită în Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006).

8.3.2. La art. 2 alin. (3) se încearcă definirea expresiilor *navă maritimă* și *navă de navigație interioară*, printr-o trimitere generală și imprecisă, „calificarea” ca atare urmând a se face „potrivit reglementărilor aplicabile, inclusiv celor emise de Autoritatea Navală Română. Normele metodologice prevăd criterii de orientare pentru situațiile de delimitare”, iar la art. 3 alin. (1) lit. b) se furnizează chiar o definiție pentru expresia „*navă maritimă*” – „nava destinată navigației pe mare, aflată sub pavilionul României, potrivit reglementărilor aplicabile în dreptul maritim internațional și în legislația națională”.

Referitor la acest din urmă text, **având drept consecință stabilirea limitelor domeniului personal de aplicare a noilor reglementări**, constatăm că nu este respectată accepțiunea deja reglementată *de lege lata*, fiind scăpate din vedere excepțiile - „acele nave care navighează exclusiv în apele interioare navigabile sau în apele situate în cadrul ori în imediata apropiere a apelor protejate sau a zonelor în care se aplică regulamentele portuare” -, stabilite de dreptul intern¹⁰, în deplină concordanță cu dreptul internațional și derivat al Uniunii Europene¹¹.

8.3.3. La art. 3 alin. (1) lit. a), expresia „indiferent de forma raportului juridic” este neclară și imprecisă, neasigurând

⁹ „Prezenta lege nu se aplică personalului navigant ambarcat pe nave destinate exclusiv navigației pe căi navigabile interioare”.

¹⁰ A se vedea art. 2 alin. (1) lit. m) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2022.

¹¹ A se vedea definiția „navei” din MLC și Anexa la Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 cuprinzând Acordul încheiat între ECSA și ETF cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritime.

predictibilitatea normei. Comparativ cu definiția de la art. II pct. 1 lit. f) din Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006)¹², din expresia sus-menționată nu rezultă în mod clar că navigatorul poate avea sau nu calitatea de salariat. De altfel, textul nici nu precizează care sunt părțile raportului juridic la care se referă, acest lucru putându-se doar deduce din partea finală a textului preconizat pentru lit. a): „dacă activitatea se desfășoară sub autoritatea **angajatorului/operatorului economic maritim**”.

Totodată, este neclar ce înseamnă „misiuni mixte”, punându-se întrebarea dacă acestea sunt misiuni de căutare și salvare pe mare.

Mai mult decât atât, semnalăm că textul analizat face referire în mod alternativ la **angajator**, respectiv la **operatorul economic maritim**, deși potrivit art. 29 alin. (2) lit. d) din actul normativ sus-menționat, armatorul, care este operator economic¹³, are calitatea de angajator.

Textul analizat se mai referă și la activitatea care se desfășoară „*sub autoritatea (...) operatorului economic maritim*”. Or, o asemenea terminologie nu cunoaște consacrare legală, ca în cazul expresiei „sub autoritatea unui angajator”¹⁴, nefiind clar ce desemnează.

La **art. 3 alin. (1) lit. b)**, semnalăm că art. II pct. 1 lit. i) din Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006) introduce, cu ocazia stabilirii semnificației navei, distincția „alta decât cea care navighează exclusiv în apele interioare sau în apele situate în cadrul, sau în imediata apropiere, a apelor adăpostite sau zonelor în care se aplică reglementări portuare”. Prin urmare, textul care face obiectul analizei ar fi trebuit corelat cu aceste prevederi.

La **art. 3 alin. (1) lit. d)**, semnalăm că nu este clar la ce se referă expresia „operațiuni maritime”, și anume dacă aceste operațiuni se referă la operarea navelor și includ și alte activități desfășurate pe mare, în afară de operarea navelor. Menționăm că art. 2 lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2022 pentru reglementarea muncii în domeniul maritim, se referă la operatorul navei, ca fiind cel care exploatează nava.

¹² „navigator înseamnă orice persoană fizică sau angajată sau care lucrează, în orice calitate, la bordul unei nave și căreia i se aplică prezenta convenție”.

¹³ Precizăm că această concluzie se poate desprinde inclusiv din definiția propusă a art. 3 alin. (1) lit. d), potrivit căreia operatorul economic maritim este persoana ce desfășoară operațiuni maritime, în ipoteza în care aceste operațiuni vizează operarea navei.

¹⁴ Art. 10 din Codul muncii.

8.4. Încălcarea dispozițiilor art. 51-53 referitoare la sistematizarea conținutului actului normativ, la dispozițiile generale și dispozițiile de fond ale actului normativ.

Constatăm că **denumirea Capitolului II** este „Standarde minime de securitate și sănătate în muncă”, dar cuprinde la art. 3 definiții, deși acestea sunt specifice dispozițiilor generale, iar la art. 4 s-ar dori stabilirea în mod exhaustiv a „obligațiilor angajatorilor” și la art. 5 norme privind „Evaluarea riscurilor și măsuri preventive”.

În ceea ce privește **art. 4**, semnalăm că **alin. (1)** doar trimite la norme în vigoare, menționând în mod generic existența unor standarde „mai ridicate prevăzute de legislația națională sau europeană, cu aplicarea principiului standardului mai favorabil navigatorilor”, fără a le identifica, putând doar să presupunem că asemenea standarde mai favorabile s-ar dori reglementate la alin. (2). Însă, obligațiile preconizate la alin. (2) sunt fie deja prevăzute ca și conținut aproape în integralitate, chiar dacă în exprimări diferite în legislația în vigoare, introducând paralelisme legislative, cu consecința dificultății aplicării standardelor dorite mai favorabile, fie ar urma să fie configurate, nu puse în aplicare, prin norme metodologice, cu încălcarea principiului ierarhiei actelor normative, astfel încât este dificil de concluzionat că normele sunt necesare, utile și pot fi considerate dispoziții mai favorabile navigatorilor.

În acest context, învederăm faptul că, propunerea legislativă trebuie să vizeze în primul rând, în mod expres, **drepturile navigatorilor**, acestea neputând rezulta, pe cale de interpretare, în mod corelativ cu obligațiile angajatorilor, prevăzute la art. 4. Formulăm această observație având în vedere că, potrivit semnificației *navigatorului*, stabilită la art. 3 alin. (1) lit. a), acesta nu desfășoară activitate întotdeauna în temeiul unui contract individual de muncă, ci poate fi „orice persoană care desfășoară activitate la bordul unei nave maritime aflate sub pavilionul României, indiferent de forma raportului juridic, (...)”, dacă activitatea se desfășoară sub autoritatea angajatorului/operatorului economic maritim”.

Așadar, semnalăm că dispozițiile propuse pentru art. 4 reprezintă, cu unele excepții, referitoare la „*accesul la vaccinare*” și la „*accesul la servicii de consiliere psihologică*”, o reluare, într-o manieră extrem de simplistă, a unor prevederi ale MLC 2006. Însă, chiar și cele două obligații specifice menționate mai sus nu constituie decât aplicări ale amplelor prevederi referitoare la **protecția sănătății și îngrijiri**

medicale/asistență medicală, datorate navigatorului cuprinse în Titlul 4 - *Protecția sănătății, îngrijiri medicale, bunăstarea și protecția în domeniul securității* - al MLC 2006, Titlul 4 - *Protecția sănătății, asistență medicală și servicii sociale* - din Anexa la Directiva 2009/13/CE și în Capitolul VI - *Protecția sănătății, îngrijiri medicale, bunăstarea și protecția în sectorul securității sociale* din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2022.

Referitor la **art. 5**, situația este similară, unde textele propuse introduc paralelisme legislative cu prevederi din Legea nr. 319/2006, a se vedea, spre exemplu art. (7) din Hotărârea Guvernului nr. 1.425/2006 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Legii securității și sănătății în muncă nr. 319/2006, unde este deja prevăzută procedura pentru raportarea bolilor profesionale, concret, nu printr-o trimitere evazivă la legislația în vigoare.

8.5. Încălcarea prevederilor art. 6 alin. (1) din Legea nr. 24/2000, conform căroră „proiectul de act normativ trebuie să instituie reguli necesare, suficiente și posibile care să conducă la o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă”.

Mai întâi, în absența unor informații în acest sens în instrumentul de prezentare și motivare, **nu rezultă că textele propuse**, în special ale art. 4 și 5, **au fost redactate după consultări** cu părțile implicate, fiind în contradicție cu prevederile art. 61 alin. (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2022, potrivit căroră, „actele normative elaborate în acest domeniu” (**protecția sănătății și a securității în muncă și prevenirea accidentelor**), „în conformitate cu alin. (1), sunt examinate periodic prin consultări cu reprezentanții organizațiilor de armatori și de navigatori și, **dacă este necesar**, acestea sunt revizuite ținându-se cont de schimbările intervenite în tehnologie și cercetare, cu scopul de a facilita o îmbunătățire constantă a politicilor și programelor în materie de sănătate și securitate în muncă și asigurarea unui mediu de lucru care nu este periculos pentru navigatorii care lucrează la bordul navelor sub pavilionul românesc”.

De asemenea, dispozițiile propuse, cuprinse în **Capitolul III - Controlul și sancționarea nerespectării prevederilor** - alcătuit din **art. 7 și 8**, nu sunt suficiente pentru conturarea, cu claritatea și precizia necesară, a reglementării sancțiunilor în acest domeniu.

În acest sens, menționăm că textele preconizate nu cuprind nici incriminarea unor fapte drept infracțiuni, nici stabilirea unor

contravenții, ci fac o trimitere generică la „legislația în vigoare” care cuprinde astfel de sancțiuni (**art. 7 alin. (1)**).

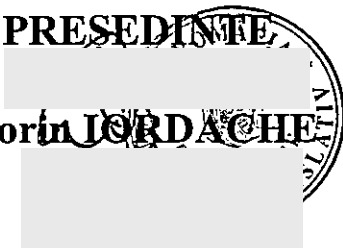
În plus, se reglementează anumite aspecte referitoare la posibilitatea suspendării activității navei până la remedierea deficiențelor constatate, fără să se prevadă care sunt situațiile în care se poate lua o astfel de măsură și nici care este natura juridică a acesteia (**art. 7 alin. (2)**).

Pe de altă parte, **art. 8** stabilește anumite aspecte referitoare la o procedură unică de contestare a „deciziilor autorităților de control” - un termen de 15 zile de la comunicarea deciziei în care aceasta poate fi contestată, precum și soluția aplicabilă în cazul contestării măsurii de suspendare a activității navei - însă reglementarea este inaplicabilă, în lipsa unor dispoziții referitoare la sancțiunile aplicabile.

Mai mult, din reglementare nu reiese nici care anume decizii sunt avute în vedere, astfel încât să se poată determina care este „instanța competentă potrivit legii”.

Având în vedere cele de mai sus, se impune ca reglementarea referitoare la sancțiuni să fie reanalizată și completată în mod corespunzător.

9. În concluzie, prezenta propunere legislativă nu poate fi promovată în actuala redactare, întrucât contravine mai multor principii constituționale, dreptului Uniunii Europene și Legii nr. 24/2000. După corecta identificare a insuficiențelor normative, soluții concrete legislative, având caracter de noutate, ar putea fi promovate, în funcție de rangul normelor, prin intermediul unei legi de modificare și/sau completare, spre exemplu, a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2022, sau printr-o hotărâre a Guvernului cuprinzând norme metodologice ori prin acte normative terțiare.

PRESEDINTE

Florin IORDACHE

București
Nr. 677/25.09.2025