

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

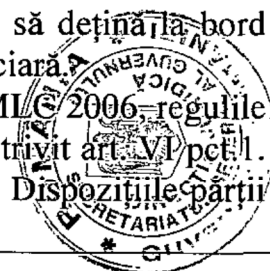
Titlul proiectului de act normativ

LEGE privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru reglementarea muncii în domeniul maritim

Secțiunea a 2-a

Motivele emiterii actului normativ

<p>1. Descrierea situației actuale</p>	<p><i>Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006)</i>, adoptată la 23 februarie 2006 la Geneva, la cea de-a 94-a sesiune a Conferinței Internaționale a Muncii organizată de Organizația Internațională a Muncii (ILO), denumită în continuare <i>MLC 2006</i>, a intrat în vigoare pe plan internațional la data de 20 august 2013.</p> <p>Prin Legea nr. 214/2015, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 636 din 21 august 2015, România a ratificat <i>Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006)</i>, precum și Amendamentele din 2014 la <i>Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006)</i>, aprobate în cadrul celei de-a 103-a sesiuni a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva la 11 iunie 2014.</p> <p>Pentru România, <i>MLC 2006</i> și amendamentele din 2014 la aceasta au intrat în vigoare potrivit art. 21 din Ordinul ministrului afacerilor externe nr. 673/2016 privind intrarea în vigoare a unor tratate internaționale, la data de 24 noiembrie 2016, în condițiile art. VIII din <i>MLC 2006</i>.</p> <p>Începând cu 24 noiembrie 2016, <i>MLC 2006</i> și amendamentele din 2014 la aceasta au devenit parte a dreptului intern, fiind opozabile statului român.</p> <p><i>MLC 2006</i> conține prevederi referitoare la protecția și dreptul de muncă al tuturor navigatorilor, indiferent de naționalitatea acestora și de pavilionul navei.</p> <p>Prevederile <i>MLC 2006</i> au ca scop îmbunătățirea condițiilor de muncă ale navigatorilor, în special în ceea ce privește contractele de muncă, orele de lucru, repatrierea, dezvoltarea competențelor și a carierelor, cazarea și amenajările recreative, alimentația și serviciile de catering, protecția sănătății și siguranței, asistența medicală și procedurile de reclamații.</p> <p>Amendamentele aduse în 2014 la <i>MLC 2006</i> se referă la instituirea unui sistem eficace de garanție financiară pentru a proteja drepturile navigatorilor în cazul abandonării lor și a acorda despăgubiri pentru cererile contractuale în caz de deces sau de incapacitate pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional. Prin acestea se consolidează și se optimizează sistemul existent de protecție a navigatorilor, inclusiv obligația ca navele să dețină la bord documente justificative privind sistemul de garanție financiară.</p> <p>Menționăm faptul că, potrivit art. II pct. 1 lit. e) din <i>MLC 2006</i> regulile și Codul fac parte integrantă din <i>MLC 2006</i>. Totodată, potrivit art. VI pct. 1. „Regulile și dispozițiile părții A din Cod sunt obligatorii. Dispozițiile părții B din Cod nu sunt obligatorii.”</p>
--	--



	<p>Conform prevederilor paragrafelor 2. și 10. din Norma A 4.5 – Securitate socială – coroborat cu paragraful 1 din Principiul director B 4.5 – Securitate socială din Titlul 4 „Protecția sănătății, îngrijiri medicale, bunăstarea și protecția în domeniul securității sociale” din Cod, România s-a obligat să respecte șase dintre cele nouă ramuri enumerate în paragraful 1 din aceeași normă, după cum urmează: îngrijirile medicale, indemnizațiile de boală, indemnizațiile pentru șomaj, indemnizațiile pentru pensie, indemnizațiile în caz de accidente de muncă sau boală profesională, indemnizațiile familiale.</p>
<p>1¹. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia</p>	<p>MLC 2006 prevede ca fiecare stat membru al ILO să garanteze că dispozițiile legislației sale respectă, în contextul convenției, drepturile fundamentale la libertatea de asociere și recunoașterea efectivă a dreptului la negociere colectivă, eliminarea tuturor formelor de muncă forțată sau obligatorie, abolirea efectivă a muncii copiilor și eliminarea discriminării în ceea ce privește ocuparea forței de muncă și încadrarea în muncă.</p> <p>Totodată, articolul VI paragraful 4 din MLC 2006 permite membrilor ILO să pună în aplicare măsuri care sunt, în avizul acestora, echivalente în mod substanțial cu normele MLC 2006 și prin care se urmărește atât atingerea deplină a obiectivului general și a scopului convenției, cât și ca dispozițiile respective din convenție să producă efecte.</p> <p>Comisia Europeană a consultat Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la oportunitatea lărgirii acquis-ului comunitar existent prin adaptarea, consolidarea sau suplimentarea acestuia în conformitate cu MLC 2006, rezultând necesitatea punerii în aplicare a acordului existent încheiat între sindicate și patronate printr-o directivă, pe principiul „echivalenței substanțiale” din MLC 2006.</p> <p>În acest sens, au fost adoptate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Ambele directive urmăresc să confere statelor membre competența de a pune în aplicare drepturi și principii în conformitate cu modalitatea prevăzută la articolul VI paragrafele (3) și (4) din MLC 2006.</p> <p>Având în vedere că pentru România, MLC 2006 și amendamentele din 2014 la aceasta au intrat în vigoare la data de 24 noiembrie 2016, România a notificat 34 de acte normative ca măsuri naționale de punere în aplicare a</p>



Directivei 2009/13/CE.

Menționăm faptul că anumite prevederi specifice în vigoare nu sunt echivalente în mod substanțial cu normele MLC 2006 și, prin urmare, nu sunt îndeplinite obiectivul general și scopul acestei convenții.

Proiectul de ordonanță de urgență a Guvernului urmărește reformarea cadrului normativ privind îmbunătățirea condițiilor de muncă, a sănătății și securității, precum și a protecției sociale a lucrătorilor din sectorul transportului maritim, sector predominant transfrontalier, în raport cu noul cadru de reglementare creat ca urmare a intrării în vigoare a MLC 2006 și a amendamentelor din 2014 la aceasta, incluzând modificările aduse prin Directiva (UE) 2018/131.

Prin prezentul proiect de act normativ se asigură punerea în aplicare a MLC 2006 și a amendamentelor din 2014 la aceasta, precum și a prevederilor Directivei (UE) 2018/131.

Sub acest aspect, se propune elaborarea unui cadru juridic nou, potrivit MLC 2006 și a amendamentelor din 2014 la aceasta și aliniat actualelor norme europene, menit a substitui Hotărârea Guvernului nr. 83/2003 privind autorizarea societăților comerciale care prestează servicii de selecție și plasare a personalului navigant maritim sau fluvial pe nave care arborează pavilion român ori străin, precum și instituirea unor măsuri de securitate financiară în caz de abandonare a acestuia în afara României, care urmează a fi abrogată.

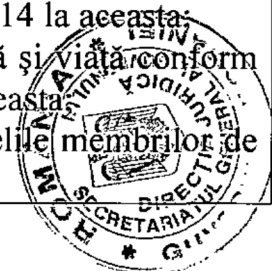
Transpunerea la nivel național a dispozițiilor Directivei (UE) 2018/131 reprezintă o necesitate stringentă, în special în raport de termenul limită de transpunere, ce s-ar fi impus a fi respectat, anume data de 16 februarie 2020. Deși au fost inițiate mai multe demersuri de promovare a unui act normativ de punere în aplicare a MLC 2006 și a amendamentelor din 2014 la aceasta și de transpunere în legislația națională a Directivei (UE) 2019/883, la nivel de hotărâre de Guvern, acestea nu au fost finalizate din cauza frecventelor schimbări intervenite în structura guvernelor, precum și influențelor negative în activitate în contextul pandemiei Covid-19. Acest fapt a condus la declanșarea procedurii de punere în întârziere în Cauza 2020/0248 privind neîndeplinirea obligației de comunicare a măsurilor naționale de transpunere a Directivei (UE) 2018/131.

2. Schimbări preconizate

Instituirea cadrului legislativ prin care se garantează a fi acordate navigatorilor cele șase ramuri de protecție socială: îngrijirile medicale, indemnizațiile de boală, indemnizațiile pentru șomaj, indemnizațiile pentru pensie, indemnizațiile în caz de accidente de muncă sau boală profesională, indemnizațiile familiale.

Obligativitatea armatorilor români și străini de a:

- introduce în contractele de angajare ale navigatorilor standardele minime impuse de MLC 2006 și de amendamentele din 2014 la aceasta;
- asigura la bordul navelor condiții minime de muncă și viață conform prevederilor MLC 2006 și amendamentelor din 2014 la aceasta;
- constitui o garanție minimă care să acopere cheltuielile membrilor de echipaj în caz de abandon;



	<ul style="list-style-type: none"> - asigura repatrierea navigatorilor; - aplicarea standardelor prevăzute în Norma A3.1 - Cazarea și facilitățile de recreere din MLC 2006, la navele care arborează pavilion român, construite începând cu data de 24 noiembrie 2016. <p>Obligația agențiilor de recrutare și plasare a navigatorilor de a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - constitui o garanție minimă care să acopere cheltuielile și repatrierea navigatorilor plasați la bordul navelor, în caz de abandon; - plasa personal navigant doar pe nave ai căror proprietari respectă prevederile MLC 2006 și amendamentele din 2014 la aceasta. <p>Obligațiile Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, prin Autoritatea Navală Română de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - certificare a navelor românești care efectuează voiajuri internaționale și de verificare a tuturor navelor românești la care se aplică prevederile MLC 2006 și amendamentele din 2014 la aceasta; - verificare a navelor care arborează pavilion străin care intră în apele naționale navigabile privind respectarea prevederilor MLC 2006 și a amendamentelor din 2014 la aceasta; - autorizare și verificare a agențiilor de recrutare și plasare pentru respectarea prevederilor MLC 2006 și amendamentelor din 2014 la aceasta; - implicare în repatrierea tuturor navigatorilor români în caz de abandon.
3. Alte informații	<p>1. Pentru garantarea respectării efective de către România a obligațiilor ce îi revin în calitate de stat de pavilion în ceea ce privește punerea în aplicare a părților relevante din MLC 2006, prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1225/2015 a fost transpusă Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim.</p> <p>2. Pentru aducerea la cunoștința navigatorilor, armatorilor sau persoanelor desemnate cu răspunderi în domeniul securității și sănătății în muncă la bordul navelor a aspectelor tratate de MLC 2006, prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 333/2018 a fost aprobat ghidul pentru gestionarea siguranței și protecției sănătății navigatorilor la bordul navelor care arborează pavilion român, conform prevederilor Convenției privind munca în sectorul maritim (MLC 2006).</p>

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Apariția unor costuri suplimentare față de cele existente, privind constituirea unor garanții financiare care să acopere anumite drepturi ale navigatorilor de către



	armatorii români, precum și de către societățile de recrutare și plasare personal navigant. Introducerea de noi contracte de muncă pentru navigatori, care să respecte cerințele minime din MLC 2006 și amendamentele din 2014 la aceasta.
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Conform proiectului de act normativ, se dispune Autorității Navale Române emiterea certificatelor conform MLC 2006, ca atribuție suplimentară. Autoritatea Navală Română prin serviciul de control al statului portului - Port State Control (PSC) - va sancționa lipsa certificatului sau nerespectarea obligațiilor ce decurg din MLC 2006 și amendamentele din 2014 la aceasta.
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Proiectul de act normativ aduce o contribuție majoră în sectorul transportului maritim național, prin promovarea unui nivel de trai și a unor condiții de lucru decente pentru navigatorii români. Proiectul de act normativ asigură respectarea unor standarde minime pentru navigatorii români și coordonarea unor sisteme de securitate socială la nivel național. Beneficiile sistemului social din legislația muncii, aplicabile în prezent numai personalului navigant brevetat și nebrevetat se extind și asupra tuturor persoanelor de la bordul navei care prestează o activitate în baza unui contract de muncă.
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						



c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) bugetul de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
3. Impact financiar, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) bugetul de stat						
b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare.	-	-	-	-	-	-
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
7. Alte informații	Nu au fost identificate.					

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

<p>1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p>	<p>a) acte normative care se abrogă ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ:</p> <p>(i) Hotărârea Guvernului nr. 83/2003 privind autorizarea societăților comerciale care prestează servicii de selecție și plasare a personalului navigant maritim sau fluvial pe nave care arborează pavilion român ori străin, precum și instituirea unor măsuri de securitate financiară în caz de abandonare a acestuia în afara României, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 84 din 11 februarie 2003, cu modificările și completările ulterioare;</p> <p>(ii) Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 247/2010 pentru stabilirea procedurii de constituire a garanțiilor financiare și de disponibilizare a sumelor, aprobarea modelului certificatului de garanție financiară, precum și stabilirea procedurii de emiteră a certificatului de garanție financiară în caz de abandon al navigatorilor, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 227 din 12 aprilie 2010;</p>
--	---



<p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>	<p>(iii) Litera j) a articolului 4 și articolul 41 din Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 476/2003 privind aprobarea Normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management al siguranței - Codul I.S.M. amendat, a Normelor metodologice privind procedura de eliberare a certificatelor de management al siguranței în conformitate cu cerințele Codului I.S.M. amendat și a Normelor metodologice pentru mandatarea auditorilor, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 312 din 09 mai 2003, cu completările ulterioare.</p> <p><i>b) Pentru punerea în aplicare a prezentei ordonanțe de urgență se vor elabora:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea formei și conținutului raportului de inspecție întocmit de către agenții constatatori din cadrul Autorității Navale Române, după efectuarea controlului agențiilor de furnizare navigatori autorizate, prevăzut la art. 15 alin. (5) din proiectul de act normativ; 2. Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea formei și conținutului adevărții de stagi de ambarcare, potrivit art. 20 alin. (8) din proiectul de act normativ.
<p>1¹. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare</p>	<p>Prezentul proiect de act normativ transpune Directiva (UE) 2018/131 a Consiliului din 23 ianuarie 2018 de punere în aplicare a Acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) pentru modificarea Directivei 2009/13/CE în conformitate cu modificările din 2014 la Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006, astfel cum au fost aprobate de Conferința Internațională a Muncii la 11 iunie 2014 (JOUE L 22/26.01.2018, p. 28-33).</p>
<p>3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare</p>	<p>Nu este cazul</p>
<p>4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente</p>	<p>Nu este cazul</p>
<p>6. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate</p>



Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

<p>1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</p>	<p>La elaborarea prezentului act normativ au fost consultate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - organizația angajatorilor, prin reprezentanții desemnați de Asociația Națională a Agențiilor de Crewing din România; - organizația navigatorilor, prin reprezentanții desemnați de Sindicatul Liber al Navigatorilor din Flota Maritimă Comercială, afiliat la Federația Internațională a Transportatorilor (I.T.F.), prin reprezentantul Federației Internaționale a Transportatorilor (transport maritim) pentru România; - autoritatea competentă prin reprezentanții desemnați de Autoritatea Navală Română.
<p>2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ</p>	<p>Părțile mai sus menționate constituie Comitetul Maritim Național Tripartit în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 276/2002 pentru înființarea și funcționarea Comitetului Maritim Național Tripartit.</p>
<p>3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative</p>	<p>Nu este cazul</p>
<p>4. Consultările desfășurate în cadrul comisiilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</p>	<p>Prezentul act normativ nu se referă la domeniile de activitate aflate în coordonarea consiliilor interministeriale permanente.</p>
<p>5. Informații privind avizarea de către</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi 	<p>Proiectul prezentului act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 408/2022</p> <p>Proiectul prezentului act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Economic și Social prin avizul nr. 2148/2022.</p> <p>Consiliul Concurenței a transmis un punct de vedere prin adresa nr. 3580/2022.</p>



	Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării și Curtea de Conturi.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională, republicată, fiind publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Acest proiect de act normativ nu are impact asupra acestui domeniu.
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 8-a

Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu este cazul
2. Alte informații	Nu au fost identificate



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru reglementarea muncii în domeniul maritim, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU
[REDACTED]
NICOLAE IONEL CIUCĂ
[REDACTED]

The seal is circular with the text "ROMANIA" at the top and "PRIM-MINISTRUL ROMÂNIEI" at the bottom. In the center, there is a stylized eagle with its wings spread.