



Parlamentul României

Senat

Fișa de verificare a compatibilității cu acquis-ul UE

1. Date de identificare
 1. Titlul inițiativei: Lege privind securitatea și sănătatea în muncă a navigatorilor (în conformitate cu MLC 2006)
 2. Inițiator: Senator Ninel Peia
 3. Cameră de sesizare: Senatul României
 4. Domeniu: muncă și condiții de muncă în transportul maritim; securitate și sănătate în muncă (SSM) maritimă
 5. Obiect: stabilirea unui cadru normativ specific, unitar și permanent SSM pentru navigatorii aflați la bordul navelor maritime sub pavilion român; excluderea expresă a navigației pe căi navigabile interioare (IWT)
2. Determinarea domeniului și a competenței UE
 1. Domeniu UE incident: politica socială (condiții de muncă), transport maritim; coordonare cu standarde internaționale (MLC 2006)
 2. Tipul competenței UE: partajată (politica socială, condiții de muncă), respectiv competențe UE în materie de transport maritim (armonizare normativă în domenii punctuale)
 3. Observație: proiectul NU transpune o directivă UE anume; el instituie un regim național SSM maritim conform MLC 2006, asigurând compatibilitatea cu acquis-ul UE aplicabil maritim; navigația interioară (IWT) este EXCLUSĂ
3. Acte UE incidente/ relevante (enumerare orientativă)
 1. Directiva 2014/112/UE a Consiliului din 19 decembrie 2014 - anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare (IWT) - proiectul o menționează doar pentru delimitarea domeniului; IWT este exclus din sfera legii
 2. Cadrul UE privind siguranța maritimă și condițiile de muncă, inclusiv instrumente de recunoaștere și supraveghere a aplicării standardelor internaționale (de ex., STCW/EMSA - fără obligație de transpunere în această inițiativă)
4. Analiza compatibilității
 1. Transpunere a dreptului UE: Nu se aplică (proiectul nu transpune directive UE)
 2. Compatibilitate materială cu acquis-ul UE: Da (legea consolidează SSM maritim, NU interferează cu regimul IWT reglementat de 2014/112/UE; introduce clauză de neafectare și excludere expresă a IWT)
 3. Conflict cu acquis-ul UE: Nu; proiectul include articol de corelare care menționează explicit neafectarea IWT și aplicarea dispozițiilor cele mai favorabile navigatorilor în sectorul maritim
 4. Impact asupra obligațiilor UE: Pozitiv/ neutru - crește conformitatea sectorului maritim cu standardele internaționale (MLC 2006) și coerența cu acquis-ul maritim; evită suprapunerea asupra IWT
5. Tabel de concordanță (dacă se impune transpunere)

Nu se aplică (nu se transpune un act UE);
S-a atașat totuși o verificare formală de "neafectare" a IWT
6. Consultări/ avize UE (dacă este cazul)
 1. Se solicită avizul Comisiei pentru afaceri europene (conform Regulamentului) și avizul Consiliului Legislativ
 2. Consultări interne: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii; Ministerul Muncii și Solidarității Sociale; Ministerul Sănătății; ANR; Inspekția Muncii; organizații reprezentative ale navigatorilor; A.A.O.P.F.R. (punct de vedere valorificat prin excluderea IWT)

Concluzie

Proiectul este compatibil cu acquis-ul UE.

Nu reprezintă un instrument de transpunere.

Introduce clauze explicite de delimitare (maritim) și de neafectare a IWT, evitând conflictul cu Directiva 2014/112/UE



Parlamentul României Senat

Tabel de concordanță / Verificare de neafectare

Notă: Deoarece proiectul NU transpune o directivă/ regulament UE, tabelul de mai jos este folosit ca instrument de verificare a absenței conflictelor cu acte UE relevante identificate

Act UE (titlu)	Domeniu	Obligații de transpunere	Situația în proiect	Observații
Directiva 2014/112/UE (IWT – timp de lucru)	Navigație pe căi navigabile interioare (IWT)	Transpunere/ implementare în legislația națională specifică IWT	Neafectată. Proiectul exclude expres IWT	Proiectul se aplică exclusiv navelor maritime sub pavilion român. Este inclusă o clauză de neafectare a regimului IWT.
Alte instrumente UE cu incidență indirectă (maritim – condiții de muncă/ siguranță, instrumente de supraveghere)	Maritim	–	Compatibil	Proiectul consolidează SSM maritim conform standardelor internaționale, fără a contraveni cadrului UE.

Rezultat:

- Nu se identifică obligații de transpunere;
- Nu se identifică conflicte cu acquis-ul UE;
- Proiectul este compatibil, cu delimitarea fermă la maritim.



Parlamentul României Senat

Impactul asupra acquis-ului UE și obligațiilor UE

1. Sinteză
 1. Proiectul instituie un cadru SSM specific maritim (navigatori pe nave maritime sub pavilion român), în conformitate cu MLC 2006; exclude IWT
 2. Efect asupra acquis-ului: compatibilitate; fără transpunere; fără conflict cu actele UE pentru IWT
2. Efecte juridice asupra acquis-ului UE:
 1. Transpunere: nu se aplică
 2. Conformitate/compatibilitate: proiectul consolidează cadrul intern maritim cu standarde MLC 2006; este compatibil cu acquis-ul maritim și nu interferează cu IWT (2014/112/UE)
 3. Clauză de neafectare IWT inclusă în lege (art. 2 și art. 12)
3. Efecte instituționale/administrative legate de UE:
 1. Raportări/monitorizări: mai bună conformare a României în evaluările internaționale și europene (ex. supraveghere/inspecții port-state; monitorizare la nivelul MTI/ANR/Inspekția Muncii)
 2. Fără noi obligații de raportare UE specifice; clarifică intern responsabilitățile
4. Riscuri de neconformitate/ infringersment:
 1. Fără riscuri identificate; dimpotrivă, proiectul reduce riscul de observații privind implementarea standardelor MLC 2006
 2. IWT nu este atins (riscul de conflict cu 2014/112/UE este înlăturat prin excluderea IWT)
5. Corelări interne/UE:
 1. Corelare internă: Legea nr. 319/2006; O.U.G. nr. 50/2022 (munca în domeniul maritim)
 2. Corelare UE: clauză de neafectare IWT (2014/112/UE)

Concluzie:

Impactul asupra acquis-ului UE este neutru/pozitiv: proiectul nu transpune, nu deroga, nu contravine; clarifică delimitarea maritim/IWT pentru a evita orice interferență cu regimul IWT



Parlamentul României

Senat

Tabel de corelări legislative

„Proiect de Lege privind securitatea și sănătatea în muncă a navigatorilor (MLC 2006)”

Nr.	Act legislativ / instrument internațional sau UE	Relație cu proiectul
1	Convenția MLC 2006 (Instrument internațional, ratificată de România)	Fundament juridic internațional al proiectului. Proiectul urmărește conformitatea cu MLC 2006
2	Legea nr. 319/2006 privind securitatea și sănătatea în muncă	Proiectul completează și, acolo unde este necesar, derivă/derogă (pentru standarde MLC) de la Legea 319/2006
3	Codul muncii (Legea nr. 53/2003, republicată)	Reguli generale privind raporturile de muncă; dispoziții despre negocieri colective, drepturi angajat
4	O.U.G. nr. 50/2022 (reglementarea muncii în domeniul maritim)	Cadru sectorial existent; necesară corelare pentru evitarea paralelismelor
5	Legea privind ratificarea MLC 2006 (act național de ratificare)	Confirmă obligațiile statului; compatibilitate necesară
6	Ordonanța/Legea privind administrarea porturilor și căilor navigabile (OG/Lege nr. 22/1999 și modificări; Legea nr. 235/2017)	Reglementări despre porturi și căi navigabile interioare — posibile interferențe cu prevederile privind nave/blame
7	Reglementări și ordine ale Autorității Navale Române (ANR) / acte ale Ministerului Transporturilor	Implementare practică, certificate, proceduri de control
8	Inspectia Muncii — acte normative / proceduri (HG, ordine ministeriale)	Competitor de control (coordonare Inspectia Muncii și ANR prevăzută în proiect)
9	Reglementări privind sănătatea publică/Ministerul Sănătății (norme de cabinete medicale la bord, raportări)	Impact asupra dotării medicale, controale medicale periodice și raportări (art.4, art.9)
10	Legea dialogului social / Legea sindicatelor / Codul muncii (negociere colectivă)	Prevederi privind negocierea colectivă și prevalența clauzelor colective mai favorabile (art.18 proiect)
11	Legea nr. 24/2000 (tehnică legislativă)	Cerințe pentru expunerea de motive, corelări, evaluare impact
12	Directiva-cadru privind securitatea și sănătatea la locul de muncă (89/391/CEE) și acte conexe UE	Principii generale de SSM aplicabile la nivel UE (orientări)
13	Directiva 2014/112/UE (organizarea timpului de lucru — transport pe căi navigabile interioare)	Regim aplicabil IWT; proiectul exclude IWT explicit
14	Reglementări și convenții maritime conexe (SOLAS, STCW, MARPOL)	Standarde tehnice și profesionale care influențează condițiile de muncă la bord
15	Reglementări naționale privind contravenții/sanctiuni în transportul naval (HG contravenții transport maritim/IWT)	Sanctiuni administrative/contravenționale aplicabile

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. 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 explicităază 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.

LEGE **privind securitatea și sănătatea în muncă a navigatorilor,** **în conformitate cu MLC2006**

Parlamentul României adoptă prezenta lege:

CAPITOLUL I - Dispoziții generale

Art. 1. Scopul legii

- (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, 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.
- (2) Prezenta lege completează prevederile Legii nr. 319/2006 privind securitatea și sănătatea în muncă, cu modificările și completările ulterioare, și poate stabili, în măsura strict necesară pentru asigurarea conformității cu MLC 2006, norme specifice aplicabile navigatorilor și navelor maritime.
- (3) Prezenta lege nu se aplică personalului navigant ambarcat pe nave destinate exclusiv navigației pe căi navigabile interioare. Pentru aceste categorii, se aplică reglementările specifice navigației pe căi navigabile interioare, inclusiv cele care transpun și pun în aplicare actele Uniunii Europene în materie.

Art. 2. Domeniul de aplicare

- (1) Prezenta lege se aplică:
 - a) navigatorilor care își desfășoară activitatea la bordul navelor maritime aflate sub pavilionul României;
 - b) angajatorilor și operatorilor economici maritimi care utilizează personal navigant la bordul navelor maritime aflate sub pavilionul României.
- (2) Prezenta lege nu se aplică personalului navigant ambarcat pe nave destinate exclusiv navigației pe căi navigabile interioare și nici operatorilor economici care desfășoară activități exclusiv în domeniul navigației pe căi navigabile interioare. În aceste cazuri, sunt aplicabile actele normative naționale și actele Uniunii Europene specifice navigației pe căi navigabile interioare.
- (3) Calificarea unei nave drept „navă maritimă” sau „navă de navigație interioară” se face potrivit reglementărilor aplicabile, inclusiv celor emise de Autoritatea Navală Română. Normele metodologice prevăd criteriile de orientare pentru situațiile de delimitare.

CAPITOLUL II - Standarde minime de securitate și sănătate în muncă

Art. 3. Definiții

- (1) În sensul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:
 - a) navigator – orice persoană care desfășoară activitate la bordul unei nave maritime aflate sub pavilionul României, indiferent de forma raportului juridic, inclusiv personalul de conducere, de execuție, tehnic, medical ori auxiliar, precum și personalul temporar, detașat sau aflat în misiuni mixte, dacă activitatea se desfășoară sub autoritatea angajatorului/operatorului economic maritim;
 - b) navă maritimă – nava destinată navigației pe mare, aflată sub pavilionul României, potrivit reglementărilor aplicabile în dreptul maritim internațional și în legislația națională;

- c) angajator – persoana fizică sau juridică ce utilizează navigatori la bordul navelor maritime aflate sub pavilionul României;
 - d) operator economic maritim – persoana fizică sau juridică ce desfășoară activități de transport ori operațiuni maritime cu nave maritime aflate sub pavilionul României;
 - e) normele metodologice – actele administrative cu caracter normativ emise în aplicarea prezentei legi;
 - f) alte definiții relevante, conform MLC 2006 și normelor metodologice.
- (2) În cazul unor neconcordanțe de interpretare privind termeni utilizați în domeniul maritim, prevalează definițiile și înțelesul noțiunilor din Convenția MLC 2006 și din instrumentele internaționale la care România este parte, în măsura în care acestea privesc domeniul de aplicare al prezentei legi și nu contravin Constituției României.
- (3) În cuprinsul prezentei legi, termenii „navigator” și „navă” se interpretează în sensul alin. (1). Orice referire la navigația pe căi navigabile interioare este exclusă din domeniul de aplicare al prezentei legi.

Art. 4. Obligațiile angajatorilor

- (1) Angajatorii și operatorii economici au obligația de a asigura condiții de muncă la bordul navelor cel puțin la nivelul standardelor minime prevăzute de MLC 2006 și, după caz, la nivelul standardelor mai ridicate prevăzute de legislația națională sau europeană, cu aplicarea principiului standardului mai favorabil navigatorilor.
- (2) Obligațiile angajatorilor includ, fără a se limita la:
- a) asigurarea spațiilor de cazare, alimentație, igienă și recreere conforme cu standardele internaționale, cu normele metodologice emise în aplicarea prezentei legi și cu reglementările naționale incidente;
 - b) accesul la servicii medicale la bord și la țărm, asigurate de personal medical calificat, inclusiv asigurarea transportului medical de urgență, efectuarea controalelor medicale periodice pentru navigatori, asigurarea continuității tratamentului pentru navigatorii cu afecțiuni cronice, accesul la vaccinare și la medicamente esențiale, precum și dotarea minimă a cabinetului medical de la bord, în condițiile stabilite prin normele metodologice și conform standardelor Ministerului Sănătății și MLC 2006;
 - c) respectarea programului de muncă și de odihnă, precum și a repausului minim, în conformitate cu MLC 2006, reglementările europene și legislația națională;
 - d) prevenirea accidentelor și bolilor profesionale specifice mediului maritim, inclusiv prin dotarea cu echipamente de protecție adecvate, conform standardelor tehnice aplicabile;
 - e) instruirea și informarea navigatorilor privind riscurile specifice activității maritime, inclusiv prin cursuri periodice de formare, organizate cel puțin anual, cu evidențierea participării, a tematicii abordate, a rezultatelor evaluării și a măsurilor de remediere propuse, cu participarea obligatorie a reprezentanților organizațiilor sindicale reprezentative la nivel de unitate sau sector, conform normelor metodologice;
 - f) asigurarea accesului la servicii de consiliere psihologică pentru navigatori, în special pentru prevenirea și gestionarea riscurilor psiho-sociale asociate activității maritime, în condițiile stabilite prin normele metodologice;
 - g) raportarea periodică către Ministerul Sănătății a datelor privind starea de sănătate a navigatorilor, incidentele medicale majore și acoperirea vaccinală, în condițiile stabilite prin normele metodologice;
 - h) notificarea de îndată a Autorității Navale Române cu privire la accidentele grave, incidentele de siguranță sau evenimentele cu impact asupra securității și sănătății navigatorilor, în condițiile stabilite prin normele metodologice.

- (3) Angajatorii au obligația de a asigura instruirea personalului medical de la bordul navelor, în acord cu standardele internaționale și cu cerințele stabilite prin normele metodologice.
- (4) Angajatorii au obligația de a asigura dotarea minimă a cabinetului medical de la bordul navelor, precum și accesul la medicamente și materiale sanitare esențiale, în funcție de tipul și durata voiajului, conform normelor Ministerului Sănătății și standardelor internaționale.

Art. 5. Evaluarea riscurilor și măsuri preventive

- (1) Angajatorii și operatorii economici au obligația de a efectua evaluări periodice ale riscurilor specifice activității maritime, cel puțin o dată pe an sau ori de câte ori apar modificări semnificative ale condițiilor de muncă, cu respectarea metodologiei stabilite prin normele metodologice și cu participarea efectivă a reprezentanților navigatorilor și a reprezentanților organizațiilor sindicale reprezentative, care au dreptul de a formula observații și propuneri consemnate în raportul de evaluare. În cazul în care există divergențe, acestea se soluționează printr-o procedură de mediere prevăzută în normele metodologice, cu participarea sindicatelor, iar rezultatul medierii este obligatoriu consemnat și comunicat părților. În cazul în care nu se ajunge la un acord, se poate solicita arbitrajul Ministerului Muncii și Solidarității Sociale, iar rezultatul arbitrajului este obligatoriu consemnat în raportul de evaluare.
- (2) Măsurile preventive vor fi adaptate mediului de la bordul navelor și vor fi revizuite cel puțin anual sau ori de câte ori apar modificări semnificative ale condițiilor de muncă.
- (3) Ministerul Transporturilor, în colaborare cu Ministerul Muncii și Ministerul Sănătății, elaborează și actualizează periodic, cel puțin o dată la 3 ani, metodologii și ghiduri sectoriale pentru evaluarea și gestionarea riscurilor la bordul navelor.
- (4) Angajatorii și operatorii economici au obligația de a raporta bolile profesionale și accidente de muncă survenite la bordul navelor către autoritățile sanitare competente, în condițiile legii.

CAPITOLUL III - Controlul și sancționarea nerespectării prevederilor

Art. 6. Autorități de control

- (1) Inspekția Muncii și Autoritatea Navală Română exercită controlul aplicării prezentei legi. Autoritatea Navală Română poate emite instrucțiuni și proceduri tehnice suplimentare pentru implementarea unitară a prevederilor prezentei legi, în limitele competențelor sale legale.
- (2) În cazul controalelor comune sau al suprapunerii competențelor, Inspekția Muncii și Autoritatea Navală Română stabilesc, prin protocol, procedura de colaborare, schimb de informații și intervenție, pentru a evita dublarea sau omisiunea măsurilor de control.
- (3) Deciziile autorităților de control pot fi contestate în condițiile legii. Suspendarea activității navei se dispune doar în cazuri de pericol grav și iminent pentru sănătatea sau viața navigatorilor, pe baza unui raport motivat, cu respectarea dreptului la apărare, a principiului proporționalității, a principiului gradualității sancțiunilor, a principiului celerității procedurii de remediere și a dreptului la informare al navigatorilor afectați. Autoritatea de control are obligația de a stabili, odată cu suspendarea, un termen rezonabil pentru remedierea deficiențelor, ținând cont de natura și gravitatea acestora, precum și de posibilitatea reală de remediere. Termenul poate fi prelungit, la cererea justificată a operatorului economic, cu avizul Ministerului Transporturilor.

Art. 7. Sancțiuni

- (1) Încălcarea prevederilor prezentei legi atrage sancțiuni contravenționale sau, după caz, penale, conform legislației în vigoare.
- (2) Sancțiunile se stabilesc proporțional cu gravitatea faptei și pot include suspendarea activității navei până la remedierea deficiențelor constatate, cu respectarea dreptului la apărare, a procedurii de contestare prevăzute de lege, a principiului gradualității sancțiunilor, a principiului celerității procedurii de remediere, a dreptului la informare al navigatorilor afectați și a principiului individualizării sancțiunii. În toate cazurile, autoritatea de control va motiva în scris necesitatea și durata suspendării, iar operatorul economic are dreptul de a solicita revizuirea măsurii dacă deficiențele au fost remediate înainte de termenul stabilit.

Art. 8. Procedura de contestare

- (1) Deciziile autorităților de control pot fi contestate în termen de 15 zile de la comunicare, la instanța competentă potrivit legii.
- (2) Contestarea suspendă executarea măsurii de suspendare a activității navei până la soluționarea definitivă a cauzei, cu excepția cazurilor de pericol grav și iminent pentru sănătatea sau viața navigatorilor, constatate motivat de autoritatea de control.

CAPITOLUL IV - Dispoziții finale și tranzitorii

Art. 9. Norme metodologice

- (1) În termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, Guvernul, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în colaborare cu Ministerul Muncii și Solidarității Sociale și Ministerul Sănătății, adoptă normele metodologice de aplicare a prezentei legi, cu consultarea partenerilor sociali, a organizațiilor reprezentative ale navigatorilor, a autorităților publice cu atribuții în domeniu, a asociațiilor profesionale relevante și a Consiliului Economic și Social.
- (2) Ministerul Muncii și Solidarității Sociale este coinițiator al proiectului normelor metodologice.
- (3) Proiectul normelor metodologice se publică pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și pe site-ul Ministerului Muncii și Solidarității Sociale pentru consultare publică, pentru un termen de minimum 30 de zile calendaristice.
- (4) Normele metodologice prevăzute la alin. (1) se limitează, prin conținut și prin exemplificări, la aplicarea sectorului maritim reglementat de prezenta lege. Orice extindere a aplicabilității normelor la personalul navigant și la navele de navigație interioară se poate realiza numai printr-un act normativ ulterior, cu rang de lege, adoptat în condițiile legii.

Art. 10. Abrogări și dispoziții tranzitorii

- (1) Orice dispoziții contrare prezentei legi se abrogă la data intrării sale în vigoare.
- (2) Actele normative subsecvente vor fi modificate și completate în mod corespunzător, pentru a asigura conformitatea cu prezenta lege, în termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a acesteia.

Art. 11. Intrarea în vigoare

Prezenta lege intră în vigoare la 30 de zile de la publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art. 12. Corelarea cu alte acte normative

- (1) Dispozițiile prezentei legi se aplică în completare cu prevederile Codului muncii, ale Legii nr. 319/2006 privind securitatea și sănătatea în muncă, cu modificările și completările ulterioare, ale O.U.G. nr. 50/2022 pentru reglementarea muncii în domeniul maritim, cu modificările și completările ulterioare, precum și cu ale celorlalte acte normative incidente domeniului maritim.
- (2) Prezenta lege nu aduce atingere normelor specifice aplicabile navigației pe căi navigabile interioare, inclusiv celor care transpun și pun în aplicare Directiva 2014/112/UE a Consiliului privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare și alte acte ale Uniunii Europene aplicabile IWT, și nici actelor normative naționale adoptate în acest scop.
- (3) În caz de conflict între dispozițiile prezentei legi și ale altor acte normative aplicabile sectorului maritim, se aplică dispozițiile cele mai favorabile navigatorilor, cu respectarea MLC 2006 și a celorlalte instrumente internaționale relevante la care România este parte.

Art. 13. Publicitatea și accesul la informații

- (1) Prezenta lege, precum și normele metodologice de aplicare, se publică pe site-urile Ministerului Transporturilor, Ministerului Muncii și Autorității Navale Române.
- (2) Angajatorii și operatorii economici au obligația de a aduce la cunoștința navigatorilor, prin afișare la bordul navei și prin mijloace electronice, principalele drepturi și obligații prevăzute de prezenta lege și de normele metodologice, într-o formă accesibilă și într-o limbă pe care navigatorii o înțeleg, inclusiv limba engleză.

Art. 14. Protecția împotriva represaliilor.

- (1) Navigatorii care formulează sesizări, participă la proceduri de evaluare a riscurilor, semnalează deficiențe privind securitatea și sănătatea în muncă sau se adresează organizațiilor sindicale ori autorităților competente nu pot fi supuși niciunei forme de represalii, discriminare sau sancțiuni din partea angajatorului sau operatorului economic.
- (2) Orice măsură contrară este nulă de drept.

Art. 15. Raportarea și monitorizarea aplicării

- (1) Ministerul Transporturilor, în colaborare cu Ministerul Muncii și Autoritatea Navală Română, elaborează anual un raport privind aplicarea prezentei legi și a normelor metodologice, care se publică pe site-urile instituțiilor, inclusiv pe site-ul Ministerului Muncii și Solidarității Sociale.
- (2) Raportul va conține date privind inspecțiile efectuate, sancțiunile aplicate, principalele deficiențe constatate și măsurile de remediere.
- (3) Autoritatea Navală Română transmite anual Ministerului Transporturilor și Ministerului Muncii un raport detaliat privind implementarea prezentei legi, incidentele raportate, măsurile dispuse și recomandările pentru îmbunătățirea siguranței și sănătății navigatorilor

Art. 16. Colaborarea interinstituțională

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii colaborează cu Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, Ministerul Sănătății, Autoritatea Navală Română și alte autorități relevante pentru monitorizarea și implementarea unitară a prezentei legi.

Art. 17. Dialog social și consultare

Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, în colaborare cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, asigură consultarea periodică a partenerilor sociali și a organizațiilor

reprezentative ale navigatorilor cu privire la implementarea și actualizarea normelor metodologice și a politicilor de securitate și sănătate în muncă în sectorul maritim. Nerespectarea obligației de consultare atrage răspunderea disciplinară sau administrativă, după caz, a persoanelor responsabile.

Art. 18. Dreptul la negociere colectivă

- (1) Navigatorii și organizațiile sindicale reprezentative au dreptul de a negocia și încheia contracte colective de muncă la nivel de unitate, sector sau ramură, cu privire la condițiile de muncă, securitate și sănătate, în condițiile legii și ale prezentei legi.
- (2) Orice clauză mai favorabilă negociată colectiv prevalează asupra dispozițiilor minime prevăzute de prezenta lege.

Această lege a fost adoptată de Senat/Camera Deputaților la data de ..., cu respectarea prevederilor art. 76 alin. (1)/(2) din Constituția României, republicată.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR,

PREȘEDINTELE SENATULUI,

Inițiator,

PEIA NINEL	Semnat digital de PEIA NINEL Data: 2025.08.28 13:35:18 +03'00'
-------------------	---

Senator al României
Chestor al Senatului