

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru ratificarea Convenției privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), adoptată la 23 februarie 2006 la Geneva, la cea de-a 94 - a sesiune a Organizației Internaționale a Muncii precum și a Amendamentelor din 2014 la Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), aprobate în cadrul celei de-a 103 – a sesiuni a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva, la 11 iunie 2014

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1.	1.1.Descrierea situației actuale	Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), denumită în continuare <i>MLC 2006</i>, a fost adoptată la Geneva, la data de 23 februarie 2006, la cea de-a 94 - a sesiune a Conferinței Internaționale a Muncii organizată de Organizația Internațională a Muncii (ILO). MLC a intrat în vigoare la data de 20 august 2013. La nivelul UE a fost adoptată Decizia Consiliului 2007/431/CE din 7 iunie 2007 de autorizare a ratificării de către statele membre, în interesul Comunității Europene, a Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 161 din 27-06-2007.
----	----------------------------------	---



1.2. Necesitatea ratificării convenției	Până în prezent, peste 61 de state au ratificat MLC 2006, respectiv 80% din tonajul flotei mondiale. Convenția a intrat în vigoare după ce un număr de 30 de state au depus instrumentele de ratificare. Astfel, a fost îndeplinită condiția prevăzută în art. VIII din MLC 2006 pentru intrarea în vigoare și anume ratificarea de 30 de state, reprezentând peste 33% din tonajul flotei mondiale. Până în prezent, un număr de peste 20 de state membre ale Uniunii Europene au ratificat această convenție. În cursul anului 2014 au fost adoptate amendamente la MLC 2006. Conform art. XV din convenție, aceste amendamente au fost notificate statelor care au ratificat MLC 2006 până la 11 iunie 2014. Pentru ca amendamentele să fie considerate intrate în vigoare, este necesar ca cel puțin 40% dintre statele membre care au ratificat convenția până la 11 iunie 2014 și care reprezintă 40% din tonajul brut al flotei mondiale, să nu fi comunicat directorului general dezacordul cu acestea, în termen de doi ani de la data notificării, adică până la 20 iulie 2016. Aplicabilă transportului maritim internațional, prezenta convenție, acoperă aspecte esențiale privind cerințele minime de muncă la bordul navei, condițiile de încadrare în muncă, cazarea, amenajările recreative, alimentația și catering-ul, protecția sănătății, asistența medicală, serviciile și asigurările sociale, în scopul de a garanta condiții de muncă și de viață decente la bordul navelor, precum și proceduri de punere în aplicare a acestor dispoziții. Comisia Europeană a susținut în mod ferm elaborarea MLC 2006. Aceasta consideră că punerea în aplicare a convenției este indispensabilă, atât la nivel comunitar cât și la nivel național. Comisia și-a adus încă de la început sprijinul pentru activitățile pregătitoare ale Convenției. Aceasta a jucat un rol dinamic, aducând o valoare adăugată cu ocazia negocierilor și asigurând compatibilitatea textului convenției cu dreptul european. De asemenea, a coordonat pozițiile statelor membre. Articolul 154 alin. (2) din TFUE (ex-articolul 138 TCE) prevede că, înainte de a prezenta propuneri în domeniul politicii sociale, Comisia se consultă cu partenerii sociali privind posibila orientare a unei acțiuni comunitare. Convenția regroupează o serie de dispoziții menite să garanteze condiții de muncă și de viață decente la bordul navelor cu tonaj brut de sau mai mare de 500 de tone și care
1.3. Istoricul negocierilor	



1.4. Prevederi relevante
ale convenției și
amendamentelor acesteia

efectuează deplasări internaționale sau care navighează între porturi străine. Standardele se referă la: condițiile minime necesare pentru recrutare, condițiile de încadrare în muncă și drepturile lucrătorilor, cazarea la bord, protecția socială, definirea responsabilităților în ceea ce privește aplicarea convenției.

Totodată, poziția UE în cadrul celei de-a 103-a sesiuni a Conferinței Internaționale a Muncii constă în susținerea aprobării modificărilor codului convenției.

Primul obiectiv al MLC 2006 este de a consolida convențiile și recomandările referitoare la munca în domeniul maritim, într-un singur text cu o mare valoare juridică și politică.

Al doilea obiectiv al convenției este de a gestiona globalizarea și de a garanta condiții de concurență mai echitabile. Aceasta contribuie la stabilizarea sectorului transporturilor maritime, confruntat cu o puternică concurență mondială, precum și la normalizarea statutului navigatorilor în contextul globalizării. În fapt, anumite efecte dăunătoare, cum este dumpingul social, penalizează oamenii mării și armatorii care respectă normele în vigoare. Ultimul obiectiv este de a îmbunătăți siguranța maritimă și atractivitatea profesiei. Trebuie menționat că 80% din accidente maritime se datorează unor erori umane. Prin urmare, se impune instituirea unor standarde sociale minime într-un cadru coerent, precum și reevaluarea formării. În fapt, calificările și condițiile de muncă sunt complementare.

MLC 2006, revizuieste un număr de 37 de Convenții OIM introducând dispoziții privind securitatea socială și obligativitatea emiterii de către statul de pavilion, a unui certificat și a unei declarații de conformitate, care să ateste îndeplinirea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor. Prin Convenția privind munca în domeniul maritim, în regim tripartit (guvern, patronate, sindicate) s-a reușit reunirea tuturor principiilor fundamentale și standardelor internaționale privind munca, durata timpului de lucru și de odihnă, condițiile de muncă și cazare a echipajelor la bordul navelor maritime, alimentația și aprovizionarea cu alimente, protecția sănătății, îngrijirea medicală, securitatea socială, condiții de angajare, etc.

MLC 2006 conține prevederi referitoare la protecția și dreptul la muncă al tuturor navigatorilor, indiferent de naționalitatea acestora și de pavilionul navei.



Cerințele de certificare conform MLC 2006 - Certificat emis în conformitate cu prevederile MLC 2006 și Declarație de conformitate emisă în conformitate cu prevederile MLC 2006 – sunt aplicabile navelor având tonajul brut de 500 sau mai mare, care sunt angajate în voiajuri internaționale.

În Titlul V din MLC 2006, sunt prevăzute mecanisme de îmbunătățire a supravegherii la toate nivelurile, de la navă, companie, statul de pavilion și statul portului, până la statul furnizor al forței de muncă și la sistemul OIM pentru asigurarea conformității și controalelor uniforme la nivel mondial. Astfel, pe lângă un ansamblu solid de norme, este nevoie de un sistem mai eficace de control al aplicării legii și al conformității pentru eliminarea navelor care nu corespund standardelor.

MLC 2006 a fost amendată în 2014, în cadrul celei de-a 103 - a sesiuni a Organizației Internaționale a Muncii, la Geneva, la 11 iunie 2014, denumite în continuare *amendamente*.

Amendamentele nu sunt în vigoare pe plan internațional, dar având în vedere conținutul articolului XV paragraful 12 al Convenției, ea poate fi ratificată numai în formă amendată.

În cazul în care aceste amendamente ar intra în vigoare după data la care convenția intră în vigoare în relația cu România, conform prevederilor art. 38 alin. (4) din Legea nr. 590/2003 privind tratatele, astfel încât prin publicarea în Monitorul Oficial al României a unui ordin al ministrului afacerilor externe să se facă cunoscută data la care aceste amendamente intră în vigoare, inclusiv față de România.

Amendamentele modifică codul convenției vizând pe de o parte normele (partea A) și orientările (partea B) din codul MLC referitoare la reglementarea 2.5 privind repatrierea din titlul 2 privind condițiile de încadrare în muncă și la reglementare 4.2 privind răspunderea armatorilor din titlul 4 privind protecția sănătății, asistență medicală și servicii sociale.

Propunerea referitoare la reglementarea 2.5 privește abandonarea navigatorilor. Modificările propuse stabilesc cerințe privind un sistem de garanție financiară rapid și eficace în vederea asistării navigatorilor încadrați în muncă sau angajați sau care lucrează, indiferent de funcție, la bordul unei nave care arborează pavilionul statului membru, în caz de abandonare.



		Propunerea referitoare la reglementarea 4.2 privind răspunderea armatorilor se referă la despăgubirile în caz de deces sau incapacitate pe termen lung ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional.
1 ¹	În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație a UE sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia, se vor specifica doar actele Uniunii Europene în cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora.	Decizia 2007/431/CE a Consiliului din 7 iunie 2007 de autorizare a ratificării de către statele membre, în interesul Comunității Europene, a Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 161 din 22.06.2007.
2.	Schimbări preconizate	Așa cum se precizează în preambulul MLC – Efectele intrării în vigoare - articolul X, Convenția Maritimă 2006 revizuieste următoarele convenții: Convenția nr. 7/1920 privind vârsta minimă (munca maritimă) – nu mai este în vigoare, a fost denunțată de Convenția nr. 138/1973 privind vârsta minimă de încadrare în munca; Convenția nr. 8/1920 privind indemnizațiile de șomaj (naufragiu); Convenția nr. 9/1920 privind plasarea navigatorilor; Convenția nr. 16/1921 privind examinarea medicală a tinerilor (munca maritimă); Convenția nr. 22/1926 privind contractul de angajare a navigatorilor; Convenția nr. 68/1946 privind alimentația echipajului și servirea mesei la bordul navelor; Convenția nr. 92/1949 privind cazarea echipajelor (revizuită); Convenția nr. 133/1970 privind cazarea echipajelor (dispoziții suplimentare); Convenția nr. 134/1970 privind prevenirea accidentelor (navigatori); Convenția nr. 147/1976 privind transportul maritim de mărfuri și persoane (norme minime), inclusiv comentariile formulate de CEACR; Protocolul din 1996 referitor la Convenția nr. 147/1976 privind transportul maritim de mărfuri și persoane (norme minime) Convenția nr. 163/1987 privind bunăstarea navigatorilor



		Convenția nr. 166/1987 privind repatrierea navigatorilor (revizuită); Convenția nr. 180/1996 privind durata muncii navigatorilor și efectivele navelor Convențiile OIM de mai sus în domeniul maritim sunt ratificate de România. Până la depunerea instrumentelor de ratificare, Ministerul Transporturilor și Ministerul Muncii vor face o evaluare asupra oportunității încetării valabilității documentelor mai sus menționate.
3.	Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 3-a

Impactul socioeconomic 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	În prezent, având în vedere numărul mic de nave sub pavilion român, mediul de afaceri nu este afectat de prevederile MLC 2006. Impactul se va resimți în cazul unui număr mare de nave și armatori români, când vor trebui respectate cerințele de asigurări sociale prevăzute în legislația muncii.
3.	Impactul social	Beneficiile sistemului social din legislația muncii, aplicabile în prezent numai personalului navigator 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 are impact în acest domeniu.
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)

							- mii lei -
Indicatori		Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1		2	3	4	5	6	7
1.	Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.					



	a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor de stat: (i) contribuții de asigurări	
2.	Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.	Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4.	Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.	Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.	Calculare detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.



7.	Alte informații	Nu au fost identificate.
----	-----------------	--------------------------

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1.	Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:	
	a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;	Legea nr. 113/2008 pentru aderarea României la Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului, adoptat la Paris la 26 ianuarie 1982, cu amendamentele ulterioare; Hotărârea Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului; Hotărârea Guvernului nr. 83/2003 privind autorizarea societăților comerciale care prestează servicii de selecție și plasare a personalului navigant maritim sau fluvial român 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, cu modificările și completările ulterioare; Hotărârea Guvernului nr. 876/2007 pentru stabilirea și sancționarea contravențiilor la regimul transporturilor navale, cu modificările ulterioare; Ordinul ministrului transporturilor nr. 1252/2014 pentru aprobarea criteriilor minime de pregătire și perfecționare a personalului navigant român și a sistemului de recunoaștere a brevetelor și certificatelor de capacitate,; 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 emitere a certificatului de garanție financiară în caz de abandon al navigatorilor; Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1894/2002 pentru aprobarea Manualului privind controlul statului pavilionului la navele care arborează pavilionul român, cu modificările ulterioare; Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1902/2002 pentru aprobarea formei și conținutului certificatelor eliberate de Autoritatea Navală



	b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Română privind aplicarea unor convenții internaționale și coduri la care România este parte, cu modificările ulterioare. Proiect de Ordin al ministrului transporturilor privind respectarea obligațiilor ce revin României în calitate de stat de pavilion
2.	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația Uniunii Europene în cazul proiectelor ce transpun prevederi ale UE	Acte normative transpuse în legislația națională: 1. Directiva 1999/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind aplicarea dispozițiilor referitoare la timpul de lucru al navigatorilor la bordul navelor care fac escală în porturile Comunității (JO L 14/20.01.2000p. 166-172), transpusă în legislația națională prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 219/2006 privind timpul de lucru și de odihnă al navigatorilor de la bordul navelor care fac escală în porturile românești. 2. 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) (JO L 167/02.07.1999, p. 124-128), care este transpusă în legislația națională prin: a) Ordinul ministrului transporturilor nr. 1260/2013 pentru aprobarea Normelor metodologice privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor și periodicitatea examinării, cu completările ulterioare; b) Legea nr. 155/2000 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 16/2000 privind ratificarea unor convenții adoptate de Organizația Internațională a Muncii; c) Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările ulterioare; d) Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 558/2003 privind înlocuirea anexei la Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1.894/2002 pentru aprobarea Manualului privind controlul statului pavilionului la navele care arborează pavilionul român; 3. Directiva 92/29/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru



		promovarea unei mai bune asistențe medicale la bordul navelor (JO L 113/30.04.1992, p. 192-211), transpusă în legislația națională prin Hotărârea Guvernului nr. 1007/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la asistența medicală la bordul navelor.
3.	Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative ale Uniunii Europene	Pentru aplicarea Deciziei 2007/431/CE a Consiliului din 7 iunie 2007 de autorizare a ratificării de către statele membre, în interesul Comunității Europene, a Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim (JO L nr. 161/22.06.2007, p. 63-64), prin care se autorizează statele membre de a ratifica convenția, sunt necesare a fi elaborate: - proiect de lege pentru ratificare și - modificarea legislației în vigoare identificată mai sus.
4.	Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.	Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1.	Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Pentru elaborarea proiectului de lege pentru ratificarea Convenției privind munca în domeniul maritim, au fost consultați: - organizația angajatorilor, prin reprezentanții desemnați de Asociația Armatorilor din România și de Asociația Agențiilor de Crewing; - 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 publică competentă, prin reprezentanții desemnați de Ministerul Transporturilor și de Ministerului Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice. 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.
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	Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea are la bază prevederile Hotărârii Guvernului nr. 276/2002.
3.	Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condiții-le Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4.	Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor inter-ministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.	Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 506/2015.
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 fost publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor, în conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
2.	Informarea societății civile cu privire la eventualele impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu are efecte asupra sănătății și securității cetățenilor, ci se referă doar la reglementarea condițiilor de muncă și viață a navigatorilor angajați la bordul navelor maritime.
3.	Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a**Măsuri 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	Măsurile de implementare necesită modificarea unor acte normative existente relevante, precum și elaborarea Normelor de aplicare de către cei cu atribuții în acest domeniu, respectiv membrii în Comitetul Maritim Național Tripartit alături de Ministerul Sănătății.
2.	Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de lege alăturat, pe care îl supunem Președintelui României spre aprobare, pentru a fi supus Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU

VICTOR – VIOREL PONTA

