



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2026

Chișinău

**Cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru ratificarea
Convenției privind munca în sectorul maritim, astfel cum a fost amendată,
adoptată la Geneva la 23 februarie 2006**

În temeiul art. 14 alin. (2) din Legea nr. 595/1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr. 24-26, art. 137), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Se aprobă și se prezintă Președintelui Republicii Moldova spre examinare proiectul de lege pentru ratificarea Convenției privind munca în sectorul maritim, astfel cum a fost amendată, adoptată la Geneva la 23 februarie 2006.

Prim-ministru

VASILE TOFAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul afacerilor externe

Mihail POPȘOI

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA**LEGE****pentru ratificarea Convenției privind munca în sectorul maritim,
astfel cum a fost amendată**

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art. 1. – Se ratifică Convenția privind munca în sectorul maritim, astfel cum a fost amendată, adoptată la Geneva la 23 februarie 2006.

Art. 2. – Guvernul va întreprinde măsurile necesare pentru realizarea prevederilor Convenției menționate.

Art. 3. – Ministerul Afacerilor Externe va pregăti și va remite depozitarului instrumentul de ratificare.

Art. 4. – Prezenta lege intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**Argumentarea oportunității
ratificării Convenției privind munca în sectorul maritim,
astfel cum a fost amendată, adoptată la Geneva la 23 februarie 2006**

A. Descrierea tratatului;

Organizația Internațională a Muncii a adoptat la 23 februarie 2006, în cadrul celei de-a 94-a sesiuni a Conferinței Internaționale a Muncii, Convenția privind munca în sectorul maritim (Convenția/MLC 2006), concepută ca un instrument unic, modern și armonizat care consolidează peste 60 de convenții și recomandări maritime anterioare. Convenția a fost ulterior amendată în 2014, 2016, 2018 și 2022, modificările vizând în principal Codul său, pentru a răspunde evoluțiilor din industrie și noilor riscuri sociale și operaționale.

MLC 2006 este recunoscută drept „al patrulea pilon” al regimului normativ maritim internațional, alături de instrumentele fundamentale adoptate sub egida Organizației Maritime Internaționale, precum Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) și Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare și efectuare a serviciului de cart (STCW). Dacă aceste instrumente reglementează siguranța navigației, prevenirea poluării și standardele de pregătire, MLC 2006 consacră dimensiunea socială a transportului maritim, stabilind standarde minime globale privind condițiile de muncă și viață ale navigatorilor.

Obiectivul central al Convenției este asigurarea muncii decente pentru toți navigatorii, indiferent de pavilionul navei, prin instituirea unui set unitar de drepturi și obligații aplicabile la nivel global. Convenția consacră drepturi fundamentale – libertatea de asociere, eliminarea muncii forțate și a muncii copiilor, nediscriminarea – și garantează dreptul navigatorilor la condiții echitabile de angajare, la un mediu de lucru sigur și la protecție socială adecvată.

Din punct de vedere material, MLC 2006 reglementează cinci domenii majore: cerințe minime pentru a lucra la bord (vârstă minimă, aptitudine medicală, calificare, recrutare); condiții de angajare (contracte, salarii, timp de muncă și odihnă, concediu, repatriere, despăgubiri); cazare, alimentație și facilități la bord; sănătate, securitate și protecție socială; mecanisme de conformare și control.

Un element esențial al Convenției îl constituie sistemul robust de aplicare și control. Statul de pavilion are obligația de a certifica navele prin emiterea Certificatului de conformitate cu normele de muncă maritimă și a Declarației de conformitate, iar statele portuare pot efectua inspecții pentru verificarea respectării standardelor (control stat port). Acest mecanism creează un regim de concurență echitabilă, împiedicând avantajele competitive obținute prin standarde sociale inferioare.

Amendamentele succesive au consolidat protecția navigatorilor. Modificările din 2014 au introdus obligația asigurării financiare pentru repatriere și pentru despăgubiri în caz de deces sau invaliditate de lungă durată. Amendamentele din 2016 și 2018 au clarificat protecția în caz de abandon și au consolidat garanțiile privind plata salariilor. Amendamentele din 2022 au inclus dispoziții privind prevenirea și combaterea hărțuirii

și violenței la bord, precum și facilitarea accesului navigatorilor la asistență medicală și la țarm în situații de urgență, reflectând lecțiile pandemiei COVID-19.

Prin natura sa, MLC 2006 este un instrument dinamic, conceput să fie actualizat printr-o procedură flexibilă de amendare a Codului, ceea ce îi permite să răspundă rapid transformărilor industriei maritime globale.

1. Informații generale:

a) părțile la tratat, dacă nu este clar din denumire, eventual alte părți terțe care pot participa la negocieri sau deveni părți la tratat;

MLC 2006 este deschisă ratificării statelor membre ale Organizației Internaționale a Muncii. Intrarea sa în vigoare a fost condiționată de ratificarea de către cel puțin 30 de state Membri reprezentând minimum 33% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale – prag atins în 2012.

Republica Moldova este stat membru al Organizației Internaționale a Muncii (OIM) din data de 08 iunie 1992. În prezent, majoritatea statelor maritime majore, inclusiv state de pavilion, state costiere și state cu forță de muncă maritimă semnificativă, sunt părți la Convenție, ceea ce conferă instrumentului o aplicabilitate cvasi-universală.

Ratificarea este rezervată exclusiv statelor membre OIM. Totuși, statele care nu au ratificat pot participa la lucrările Conferinței Internaționale a Muncii și pot fi prezente, fără drept de vot, în cadrul Comitetului tripartit special instituit pentru monitorizarea și amendarea Convenției. De asemenea, organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor participă activ, în cadrul mecanismului tripartit specific OIM.

Statele care nu sunt membre OIM nu pot deveni părți la Convenție decât prin aderarea prealabilă la OIM. În practică, efectele Convenției se extind și asupra navelor sub pavilionul statelor care nu au ratificat Convenția prin mecanismul controlului statului port, care aplică principiul tratamentului nediscriminatoriu.

b) nivelul tratatului (interstatal, interguvernamental sau interdepartamental);

MLC 2006 este o convenție interstatală adoptată sub egida OIM, având statut de instrument global de referință în domeniul muncii maritime. Ea creează obligații juridice ferme pentru statele care o ratifică, fiind supusă regulilor privind ratificarea, intrarea în vigoare, denunțarea și amendarea.

Ratificarea este realizată de către statele membre ale OIM, în conformitate cu procedurile constituționale interne. În mod obișnuit, ratificarea implică aprobarea de către autoritatea legislativă națională (Parlament) și depunerea instrumentului de ratificare la Directorul General al Biroului Internațional al Muncii, care exercită funcția de depozitar.

c) forma și structura tratatului.

MLC 2006 are o structură normativă specifică, concepută pentru a reuni într-un singur instrument juridic majoritatea standardelor internaționale privind munca navigatorilor și pentru a asigura implementarea eficientă a acestora de către statele membre. Textul convenției este organizat într-o structură tripartită, formată din Articole, Regulamente și Cod, completate de anexe tehnice.

În prima parte sunt incluse Articolele Convenției (I-XVI), care stabilesc principiile fundamentale și obligațiile generale ale statelor care ratifică instrumentul. Acestea reglementează, între altele, domeniul de aplicare a convenției, drepturile fundamentale ale navigatorilor, responsabilitățile statelor de pavilion, mecanismele de implementare și control, procedurile de amendare și intrare în vigoare, precum și funcționarea Comitetului tripartit special instituit pentru monitorizarea aplicării convenției.

A doua componentă a convenției este constituită din Reguli, care consacră drepturile principale ale navigatorilor și obligațiile statelor privind aplicarea acestora. Regulile sunt organizate pe cinci titluri tematice, ce acoperă principalele domenii ale muncii maritime: cerințele minime pentru navigatori pentru a lucra pe navă; condițiile de angajare; condițiile de cazare, facilități de recreere, alimentație și serviciul de masă; protecția sănătății, asistența medicală, bunăstarea și protecția în domeniul securității sociale; precum și mecanismele de conformitate și punere în aplicare.

A treia componentă este Codul Convenției, care conține dispozițiile detaliate necesare implementării Regulilor. Codul este structurat în două părți: Partea A – Normele (Standardele), cu caracter obligatoriu pentru statele care ratifică convenția, și Partea B – Principiile directe (Ghidurile), care au caracter orientativ și oferă recomandări privind modalitățile de aplicare a standardelor. Această structură permite statelor un anumit grad de flexibilitate în transpunerea și aplicarea normelor, menținând totodată nivelul minim de protecție stabilit la nivel internațional.

Textul consolidat al Convenției MLC 2006 include și amendamentele adoptate în anii 2014, 2016, 2018 și 2022, care au actualizat standardele privind protecția navigatorilor, inclusiv în domeniul securității sociale, al protecției în caz de abandon al navigatorilor, al compensării pentru deces sau invaliditate, precum și al îmbunătățirii condițiilor de muncă și de trai la bordul navelor.

Prin urmare, structura Convenției este concepută astfel încât să combine principiile juridice fundamentale, standardele obligatorii și mecanismele de implementare, constituind unul dintre cele mai importante instrumente internaționale în domeniul reglementării muncii în sectorul maritim.

2. Informații privind conținutul tratatului:

a) obiectul și scopul tratatului;

MLC 2006 are ca obiect stabilirea unui cadru juridic internațional unic și armonizat privind condițiile de muncă și viață ale navigatorilor.

Scopul tratatului este garantarea „muncii decente” în transportul maritim internațional, prin instituirea unor standarde minime globale referitoare la: accesul la profesie (vârstă minimă, aptitudine medicală, calificare), condițiile de angajare (contracte, salarii, timp de muncă și odihnă, concediu, repatriere), condițiile de trai la

bord (cazare, alimentație), protecția sănătății și securității în muncă, precum și protecția socială.

Un obiectiv esențial este asigurarea unor condiții de concurență echitabile între armatori, prevenind concurența neloială bazată pe standarde sociale inferioare. Convenția instituie un mecanism riguros de aplicare prin controlul statului de pavilion și al statului portului, consolidând respectarea efectivă a drepturilor navigatorilor la nivel global.

b) tratatele în vigoare pe care este menit să le implementeze, să le amendeze sau substituie;

MLC 2006 a fost concepută ca un instrument de consolidare și modernizare a normelor maritime adoptate anterior de Organizația Internațională a Muncii. Ea revizuieste și substituie 37 de convenții maritime OIM adoptate între 1920 și 1996, inclusiv instrumente privind repatrierea, remunerarea, timpul de muncă, cazarea echipajului, inspecția muncii maritime și recrutarea navigatorilor.

Convenția nu modifică direct instrumentele adoptate sub egida Organizației Maritime Internaționale, precum Convenția SOLAS, Convenția MARPOL sau Convenția STCW, dar funcționează complementar acestora, constituind pilonul social al regimului normativ maritim internațional.

Prin intrarea sa în vigoare, convențiile maritime anterioare OIM enumerate expres în textul MLC 2006 sunt considerate revizuite pentru statele care devin părți la noul instrument.

c) termenul de valabilitate, modul de încetare și prelungire a valabilității tratatului;

MLC 2006 este un tratat cu durată nelimitată. Convenția a intrat în vigoare la 12 luni după înregistrarea ratificării de către minimum 30 de state reprezentând cel puțin 33% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale.

Un stat membru care a ratificat Convenția are posibilitatea de a o denunța după o perioadă de zece ani de la data inițială a intrării în vigoare a Convenției, printr-un document înaintat Directorului General al Biroului Internațional al Muncii spre înregistrare. Denunțarea va avea efect după un an de la data la care este înregistrată.

Fiecare stat membru care, în anii care urmează perioadei celor zece ani menționați la aliniatul anterior, nu se prevalează de dreptul de denunțare prevăzut, este obligat să aplice Convenția pentru încă zece ani și, prin urmare, va avea posibilitatea de a denunța Convenția la expirarea fiecărei noi perioade de zece ani, în condițiile prevăzute la articolul IX din Convenție.

d) modul de amendare a tratatului.

MLC 2006 prevede două proceduri distincte de amendare.

Articolele și Regulile pot fi amendate prin procedura obișnuită prevăzută de Constituția OIM, prin adoptarea amendamentelor de către Conferința Internațională a

Muncii. Pentru a intra în vigoare, amendamentele trebuie ratificate de statele membre în conformitate cu procedurile lor interne, în mod similar ratificării unei convenții internaționale.

Codului Convenției care conține standardele detaliate de implementare, amendamentele sunt adoptate printr-o procedură simplificată în cadrul Comitetului tripartit special al OIM. După adoptare, amendamentele sunt notificate statelor părți și intră în vigoare pentru toate statele membre după expirarea termenului stabilit, cu excepția celor care notifică în mod expres că nu acceptă amendamentul.

Această procedură permite actualizarea rapidă a standardelor tehnice și sociale din domeniul muncii maritime.

B. Analiza de impact;

1. Informații generale:

a) actualitatea tratatului;

Convenția, astfel cum a fost amendată, reprezintă în prezent instrumentul juridic global de referință în domeniul reglementării condițiilor de muncă și de viață ale navigatorilor. Actualitatea sa rezultă atât din caracterul consolidat al textului, cât și din dinamica amendamentelor succesive adoptate în 2014, 2016, 2018 și 2022.

Textul consolidat din 2022 precizează expres includerea tuturor acestor amendamente, iar versiunea oficială consolidată menționează aprobarea modificărilor de către Conferința Internațională a Muncii în sesiunile din 2014, 2016, 2018 și 2022.

Convenția este considerată unul dintre pilonii sistemului de reglementare maritimă internațională și se aplică majorității flotei comerciale mondiale, fiind ratificată de peste o sută de state. Actualitatea acesteia este determinată de rolul său în stabilirea unor standarde minime uniforme privind angajarea navigatorilor, protecția sănătății, securitatea socială și mecanismele de control al respectării acestor standarde, contribuind astfel la asigurarea muncii decente în sectorul maritim și la menținerea unor condiții echitabile de concurență între armatori.

Pentru Republica Moldova, actualitatea ratificării MLC 2006 este determinată de necesitatea alinierii cadrului normativ național la standardele internaționale moderne din domeniul transportului maritim și al muncii maritime. Implementarea convenției ar consolida credibilitatea pavilionului Republicii Moldova pe plan internațional, ar facilita cooperarea cu autoritățile maritime ale altor state și ar reduce riscul aplicării unor măsuri restrictive sau controale suplimentare asupra navelor sub pavilion moldovenesc în porturile statelor părți. Totodată, ratificarea convenției ar contribui la asigurarea protecției drepturilor navigatorilor moldoveni care activează în transportul maritim internațional și la integrarea Republicii Moldova în sistemul global de reglementare a muncii maritime.

Actualitatea normativă este susținută de mecanismul instituțional de monitorizare și amendare, inclusiv prin Comitetul tripartit special prevăzut în structura Convenției. Acest mecanism permite adaptarea rapidă a Codului la evoluțiile industriei maritime.

Amendamentele recente confirmă caracterul actual al tratatului. Documentul consolidat indică explicit aprobarea modificărilor în 2022. Acestea au vizat, inter alia,

întărirea protecției împotriva hărțuirii și violenței la bord, facilitarea accesului la asistență medicală și clarificarea obligațiilor privind repatrierea și protecția financiară – aspecte esențiale evidențiate în contextul pandemiei COVID-19.

În plus, Convenția integrează principiile fundamentale ale dreptului muncii internațional, fiind fundamentată pe convențiile OIM privind munca forțată, libertatea sindicală, egalitatea de remunerare și vârsta minimă. Această integrare consolidează relevanța sa sistemică.

Convenția nu este un instrument static, ci unul evolutiv, adaptat realităților contemporane ale transportului maritim global.

b) scopul final al încheierii tratatului;

Pentru Republica Moldova, scopul final al ratificării MLC 2006 constă în integrarea deplină în regimul juridic maritim internațional și asigurarea conformității cu standardele globale privind protecția navigatorilor.

Convenția instituie un sistem de certificare și control al navelor, ceea ce înseamnă că navele sub pavilion al Republicii Moldova trebuie să demonstreze conformitatea cu normele internaționale privind condițiile de muncă și viață. În lipsa ratificării, navele pot fi supuse unui control mai riguros în porturile statelor părți.

Ratificarea ar consolida credibilitatea pavilionului Republicii Moldova și ar contribui la prevenirea utilizării pavilionului pentru practici sociale substandard. De asemenea, ar alinia cadrul normativ național la principiile fundamentale ale OIM consacrate în Preambulul Convenției.

În plan strategic, ratificarea susține obiectivele de integrare europeană și consolidare instituțională în domeniul transportului maritim.

c) existența sau inexistența unor alte opțiuni alternative de reglementare decât tratatul;

Urmare examinării Convenției s-a constatat că nu există o alternativă echivalentă la nivel global care ar substitui MLC 2006. Convențiile maritime anterioare OIM au fost consolidate prin acest instrument, iar adoptarea exclusivă a legislației naționale nu poate asigura recunoașterea internațională și aplicarea prin controlul statului portului.

Prin urmare, MLC 2006 reprezintă cadrul unic și indispensabil pentru reglementarea globală a muncii în sectorul maritim.

d) necesitatea încheierii unor tratate sau documente subsecvente, cum ar fi protocoalele de implementare, anexele, regulile și modul de aprobare și punere în aplicare a acestora;

MLC 2006 este concepută ca un „pachet” normativ complet, în care implementarea efectivă nu se limitează la ratificarea tratatului, ci presupune aplicarea mecanismelor și documentelor operaționale prevăzute chiar de Convenție: Regulile, Codul (Partea A obligatorie, Partea B recomandări) și anexele/appendix-urile tehnice. Această arhitectură este necesară deoarece drepturile navigatorilor trebuie

implementate în cerințe verificabile la bordul navei și în proceduri administrative aplicabile de autoritatea competentă și de armator.

În practică, documentul subsecvent esențial este Declarația de conformitate cu munca în sectorul maritim (DMLC), care se anexează la Certificatul de muncă maritimă. DMLC – Partea I este emisă „sub autoritatea” administrației competente și indică explicit că prevederile Convenției sunt transpuse în cadrul național, inclusiv eventualele „echivalări” (substantial equivalence). Partea II descrie măsurile armatorului pentru conformare continuă (responsabili, documente, proceduri la neconformități).

e) tratatele similare încheiate cu părți terțe sau dintre părți terțe, precum și analiza practicii existente și a impactului asupra acestora, fie părțile care sânt sau doresc să devină parte la un tratat multilateral, a căror practică ar putea fi urmată;

MLC 2006 este construită explicit ca pilon social complementar tratatelor maritime „tehnice” gestionate de IMO. Preambulul plasează Convenția în relație directă cu standardele de siguranță și management al navelor din SOLAS 1974 și cu cerințele de pregătire/competență din STCW 1978 (și alte instrumente conexe), precum și cu cadrul general al dreptului mării din UNCLOS 1982. Prin urmare, „tratatele similare” ca logică de reglementare și implementare sunt: SOLAS, MARPOL și STCW – toate operează prin standarde minime globale și printr-o cultură a controlului (stat de pavilion/stat port).

Practica existentă a statelor părți la aceste instrumente (inclusiv state de pavilion și state port) este, în esență, aceeași pe care o operationalizează și MLC 2006: certificare, audit/inspecție și recunoaștere internațională a conformității. În MLC 2006, certificatul + declarația de conformitate sunt „dovada principală” a inspecției și a respectării cerințelor, iar controlul statului portului are o listă standardizată de verificări. Aceasta este o practică comparabilă cu verificările documentare și de condiții materiale întâlnite sub SOLAS/MARPOL.

Pentru Republica Moldova, practica statelor care combină un pavilion credibil cu acces portuar facil este relevantă. Ele își aliniază legislația la standarde, instituie autorități competente funcționale, emit documentele cerute și mențin capacitatea de inspecție.

f) descrierea succintă a principalelor drepturi și obligații pe care le generează tratatul;

Convenția consacră un set coerent de drepturi fundamentale pentru navigatori, inclusiv dreptul la condiții de muncă decente, la un contract de angajare clar și executoriu, la remunerare regulată, la timp de muncă și odihnă echilibrat, la concediu anual plătit și la repatriere. Regulile din Titlul 2 prevăd expres dreptul la concediu anual plătit și la debarcare în scopul protejării sănătății și bunăstării.

Convenția garantează, de asemenea, dreptul la condiții adecvate de viață la bord – cazare, alimentație, facilități de recreere – precum și la protecția sănătății și securității

în muncă. Aceste elemente fac parte din domeniile supuse inspecției detaliate, alături de certificatul medical, calificări, ore de muncă/odihnă și plata salariilor. Navigatorii beneficiază și de mecanisme de soluționare a plângerilor, atât la bord, cât și pe țărm.

Pentru armatori, obligațiile principale constau în asigurarea conformității navei cu normele MLC 2006, implementarea procedurilor interne de monitorizare și cooperarea cu autoritățile de inspecție. Măsurile concrete de verificare și gestionare a neconformităților trebuie descrise în Partea II a Declarației de conformitate, iar certificatul și declarația constituie dovada respectării cerințelor.

Pentru statele părți, obligațiile vizează transpunerea normelor în legislația națională, instituirea unui sistem eficient de inspecție și certificare și exercitarea controlului statului de pavilion și al statului portului. Regula 5.1 stabilește responsabilitatea statului de pavilion, asigurând astfel aplicarea efectivă și uniformă a standardelor la nivel internațional.

g) modul de soluționare a disputelor sau inexistența unor astfel de prevederi;

MLC 2006 nu instituie un mecanism jurisdicțional internațional specific pentru soluționarea disputelor interstatale, precum o curte arbitrală sau un tribunal dedicat. Eventualele divergențe dintre state privind interpretarea sau aplicarea Convenției sunt gestionate în cadrul mecanismelor instituționale ale Organizația Internațională a Muncii, în special prin procedurile constituționale ale OIM privind examinarea aplicării convențiilor.

În plan individual, Convenția prevede mecanisme clare de soluționare a plângerilor navigatorilor. Regula 5.1.5 instituie proceduri de plângere la bord, iar Regula 5.2.2 reglementează proceduri de examinare a plângerilor la țărm. Aceste mecanisme permit intervenția autorităților statului de pavilion sau ale statului portului.

Prin urmare, soluționarea disputelor în cadrul MLC 2006 este predominant administrativă și instituțională, bazată pe inspecție, control și dialog tripartit (stat–armatori–navigatori), nu pe litigiu internațional formal.

h) scopul teritorial al tratatului (teritoriul părților de aplicare a tratatului);

Convenția are un scop teritorial funcțional, specific dreptului maritim internațional. Aplicarea sa nu este limitată strict la teritoriul terestru al statelor părți, ci se extinde în principal asupra navelor care arborează pavilionul acestora, indiferent de zona geografică în care operează. În temeiul principiului jurisdicției statului de pavilion, fiecare stat parte are obligația de a asigura conformitatea navelor sub pavilionul său cu normele Convenției, inclusiv prin certificare și inspecție.

Totodată, Convenția produce efecte și pe teritoriul altor state părți prin mecanismul controlului statului portului. Navele care intră în porturile unui stat parte pot fi supuse inspecției pentru verificarea respectării cerințelor MLC 2006, ceea ce conferă tratatului o aplicabilitate cvasi-universală în spațiul maritim internațional.

i) eventuala urgență a punerii în vigoare a tratatului.

Din perspectivă juridică internațională, MLC 2006 este deja în vigoare la nivel global și aplicabilă statelor care au ratificat-o, inclusiv cu amendamentele din 2014, 2016, 2018 și 2022. Prin urmare, nu se pune problema unei „urgențe” a intrării în vigoare la nivel internațional, ci a oportunității ratificării de către statele care nu sunt încă părți.

Pentru un stat care nu a ratificat Convenția, urgența este una practică și de reputație: navele sale pot fi supuse controlului statului portului, iar lipsa conformității poate genera riscuri de reținere și afectarea credibilității pavilionului.

2. Aspectul politic, cultural și social:

a) efectele tratatului asupra relațiilor bilaterale și multilaterale ale Republicii Moldova, inclusiv în context internațional și regional;

Ratificarea Convenției privind munca în sectorul maritim 2006 ar consolida poziția statului în cadrul sistemului multilateral al Organizației Internaționale a Muncii și ar alinia țara la standardele globale aplicabile în transportul maritim. Convenția este integrată în arhitectura internațională care include standardele privind siguranța și competența navigatorilor, menționate expres în Preambul, ceea ce favorizează coerența angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova.

În plan bilateral și regional, ratificarea ar crește încrederea partenerilor comerciali și a administrațiilor maritime străine, întrucât navele sub pavilion moldovenesc ar fi certificate și controlate conform unui regim recunoscut internațional. Aceasta reduce riscurile de litigii, rețineri în porturi și tensiuni administrative în relațiile externe.

b) impactul asupra societății, anumitor grupuri sau sectoare ale societății, culturii și dezvoltării umane;

Convenția privind munca în sectorul maritim 2006 are un impact direct asupra navigatorilor – categorie profesională cu specific internațional – prin garantarea drepturilor la contract clar, salariu, timp de odihnă, concediu și condiții adecvate de viață la bord. Aceste garanții sporesc protecția socială și stabilitatea profesională a cetățenilor moldoveni care activează în sectorul maritim.

Indirect, Convenția contribuie la consolidarea culturii muncii decente și a responsabilității sociale în sectorul transporturilor. Integrarea principiilor fundamentale OIM (nediscriminare, libertate sindicală, eliminarea muncii forțate) are un impact pozitiv asupra dezvoltării umane și alinierii la standardele europene și internaționale de protecție a drepturilor muncii.

c) efectele asupra situației social-politice din Republica Moldova;

Din perspectivă social-politică, ratificarea Convenției transmite un semnal de angajament față de standardele internaționale și față de protecția cetățenilor care activează în domenii transfrontaliere. Implementarea mecanismelor de control al statului de pavilion și al statului portului, consolidează capacitatea instituțională și responsabilitatea administrației maritime.

Nu se anticipează efecte destabilizatoare, dimpotrivă, tratatul contribuie la stabilitate normativă, predictibilitate și creșterea încrederii în instituțiile publice, prin mecanisme transparente de certificare și inspecție.

d) necesitatea sau existența unor consultări publice asupra tratatului.

Proiectul de hotărâre a fost remis spre avizare/expertizare autorităților publice centrale relevante: Ministerul Afacerilor Externe, Ministerul Finanțelor, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Justiției, Ministerul Muncii și Protecției Sociale, Ministerului Sănătății, Ministerului Educației și Cercetării, inclusiv Centrului Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal. De asemenea consultarea a fost efectuată cu autoritatea navală.

3. Aspectul economic și de mediu:

a) importanța domeniului de reglementare a tratatului pentru economia Republicii Moldova;

Convenția privind munca în sectorul maritim reglementează „pilonul social” al transportului maritim: condițiile de muncă și viață la bord, respectarea drepturilor navigatorilor și mecanismele de conformare. Pentru economia Republicii Moldova, importanța este practică: credibilitatea pavilionului și accesul operativ al navelor la piețele și porturile internaționale depind de demonstrarea conformității prin certificare și control. Certificatul de muncă maritimă împreună cu Declarația de conformitate (DMLC) sunt „dovada principală” că nava a fost inspectată și că cerințele Convenției sunt respectate.

Convenția instituie responsabilități clare ale statului de pavilion și un regim de control al statului portului, ceea ce reduce riscul ca navele care ar fi sub pavilion moldovenesc să fie tratate ca „risc înalt” (mai multe inspecții, întâzieri, reputație comercială mai slabă). În mod direct, aceasta influențează competitivitatea operatorilor, costurile de escală, predictibilitatea logistică și, implicit, atractivitatea pavilionului pentru armatori.

b) consecințele pozitive și negative pentru economia Republicii Moldova, precum și pentru mediu, inclusiv evaluările aproximative ale acestora;

Republica Moldova prin ratificarea MLC 2006 are doar de beneficiat (consecințe pozitive): reducerea riscului de deficiențe grave la controlul statului portului, deoarece lista de verificări este standardizată (contracte, ore muncă/odihnă, cazare, îngrijiri medicale, salarii etc.). În termeni economici, diminuarea întâzierilor și a probabilității de reținere în porturi poate evita costuri de operare semnificative (pierderi din „off-hire”, penalități contractuale, costuri suplimentare de escală). Impactul anual depinde de numărul de escale și profilul flotei.

Cu referință la mediu, Convenția privind munca în sectorul maritim nu este un tratat de mediu (acest rol îl au instrumente precum MARPOL), însă poate avea efecte indirect pozitiv, precum, condiții de muncă mai bune, odihnă adecvată și proceduri de

siguranță reduc riscul de erori umane și incidente operaționale, iar inspecțiile și cultura conformării întăresc managementul de la bord. Efectele negative asupra mediului sunt neesențiale și indirecte (consum administrativ, documentație), fără relevanță materială.

c) beneficiile directe și indirecte pentru economia Republicii Moldova obținute în procesul de implementare a tratatului cu evaluarea cantitativă și calitativă a acestora;

Implementarea Convenției generează beneficii economice directe pentru Republica Moldova prin creșterea credibilității și competitivității pavilionului național pe piața transportului maritim internațional. Respectarea standardelor internaționale privind condițiile de muncă ale navigatorilor reduce semnificativ riscul reținerii navelor în porturile străine în cadrul controlului statului portului, ceea ce diminuează costurile operaționale ale operatorilor și contribuie la menținerea continuității activităților comerciale. Din punct de vedere cantitativ, experiența statelor care au ratificat convenția arată o reducere cu aproximativ 20–30% a riscului de detenție a navelor și o creștere a atractivității pavilionului pentru armatori și operatori maritimi.

La nivelul economiei naționale, implementarea Convenției contribuie indirect la dezvoltarea sectorului serviciilor maritime, inclusiv în domeniul certificării, inspecției, recrutării și formării profesionale a navigatorilor. Aceste activități generează venituri suplimentare pentru instituțiile publice și pentru mediul de afaceri conex, stimulând apariția unor servicii specializate pe piața maritimă. Totodată, creșterea nivelului de protecție socială și profesională a navigatorilor moldoveni poate conduce la sporirea oportunităților de angajare pe nave comerciale internaționale, ceea ce implică majorarea veniturilor din remitențe și contribuții sociale.

Din perspectivă calitativă, implementarea Convenției consolidează reputația internațională a Republicii Moldova ca stat responsabil în domeniul maritim, facilitând cooperarea cu autoritățile maritime ale altor state și cu organizațiile internaționale. Aceasta contribuie la reducerea riscurilor de imagine și juridice asociate exploatării navelor sub pavilion moldovenesc și la crearea unui cadru stabil și predictibil pentru operatorii economici din sectorul maritim.

d) perspectiva dezvoltării fructuoase a relațiilor în domeniul de reglementare a tratatului.

Ratificarea și implementarea Convenției creează o bază solidă pentru relații benefice cu statele port, organizații recunoscute și parteneri comerciali, deoarece utilizează aceleași repere operaționale: controlul statului de pavilion, controlul statului portului și instrumente standardizate de conformare (certificat + DMLC). În practică, aceasta reduce disputele administrative și îmbunătățește cooperarea tehnică (inspecții, schimb de informații, recunoașteri).

Pe termen mediu, un pavilion perceput ca guvernabil facilitează accesul la servicii maritime, crește încrederea în registru și sprijină dezvoltarea competențelor naționale în inspecție și guvernanta maritimă.

4. Aspectul normativ:

a) compatibilitatea tratatului cu prevederile Constituției Republicii Moldova;

Convenția privind munca în sectorul maritim este compatibilă cu prevederile Constituției Republicii Moldova, întrucât promovează protecția drepturilor fundamentale ale persoanei, dreptul la muncă, la condiții echitabile și la protecție socială. Convenția consacră explicit drepturile fundamentale ale navigatorilor, inclusiv libertatea de asociere, nediscriminarea și eliminarea muncii forțate, principii deja garantate la nivel constituțional.

În plus, obligația statului de a asigura implementarea și controlul aplicării tratatului este conformă cu principiul constituțional al respectării tratatelor internaționale ratificate. Nu se constată contradicții cu normele constituționale, iar tratatul consolidează standardele existente.

b) compatibilitatea tratatului cu Carta ONU, cu alte tratate în vigoare pentru Republica Moldova, cu angajamentele Republicii Moldova asumate la nivel internațional și regional;

Convenția privind munca în sectorul maritim este în deplină concordanță cu Carta ONU și cu dreptul internațional al muncii. Preambulul face referire la cadrul juridic global al activităților maritime stabilit prin Convenția ONU privind dreptul mării (UNCLOS), precum și la alte convenții fundamentale OIM.

Pentru Republica Moldova, tratatul este compatibil cu obligațiile asumate în cadrul OIM și cu angajamentele internaționale privind protecția drepturilor omului și condițiile de muncă. De asemenea, este complementar instrumentelor maritime tehnice (siguranță, pregătire profesională), fără a genera suprapuneri normative conflictuale.

c) compatibilitatea tratatului cu legislația Uniunii Europene;

Convenția este integrată în acquis-ul maritim al Uniunii Europene prin acte legislative care transpun și consolidează standardele sale în dreptul UE. Structura sa, inclusiv Titlul 5 privind responsabilitățile statului de pavilion și controlul statului portului, corespunde regimului european de inspecție și conformitate.

d) existența actelor normative interne care necesită a fi aduse în concordanță cu prevederile tratatului, cu indicarea expresă a actelor normative și prevederilor acestora care urmează a fi modificate, completate sau abrogate;

Urmare examinării cadrului normativ național nu au fost identificate acte normative care ar fi necesar să fie aduse în concordanță cu prevederile Convenției sau care urmează a fi modificate, completate sau abrogate.

e) necesitatea adoptării unor acte normative noi în vederea implementării eficiente a prevederilor tratatului;

Pentru implementarea Convenției este necesară adoptarea unor reglementări/instrucțiuni la nivel de hotărâri de Guvern sau la nivelul Agenției Navale prin acte administrative. Convenția instituie un sistem specific de reglementare a condițiilor de muncă ale navigatorilor, care presupune instituirea unor mecanisme administrative și procedurale distincte, ce nu sunt reglementate în mod explicit în cadrul normativ actual, precum este necesară adoptarea procedurilor de aplicare a standardelor privind condițiile de muncă și de trai la bordul navelor, elaborarea unor reglementări specifice privind recrutarea și plasarea navigatorilor, elaborarea unor acte normative secundare privind standardele minime de cazare, alimentație și asistență medicală la bordul navelor, precum și procedurile privind repatrierea navigatorilor și garanțiile financiare ale armatorilor.

f) necesitatea sau existența unui plan de acțiuni privind asigurarea compatibilității tratatului;

Pornind de la aspectul normativ al Convenției, care nu contravine legislației naționale și tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, nu este necesar elaborarea unui plan de acțiuni distinct privind armonizarea sau compatibilitatea tratatului cu cadrul legislativ național existent.

g) posibilitatea și necesitatea formulării unor rezerve sau declarații în cazul unui tratat multilateral.

Urmare evaluării prevederilor Convenției și a cadrului normativ național, nu a fost identificată necesitatea formulării unor rezerve sau declarații.

5. Aspectul instituțional și organizatoric:

a) formele de cooperare prevăzute în tratat sub aspect instituțional și organizatoric;

Convenția prevede mai multe forme de cooperare instituțională și organizatorică între statele părți, menite să asigure aplicarea uniformă a standardelor privind munca în sectorul maritim. Convenția instituie cooperarea între statele de pavilion, statele portului și statele furnizoare de forță de muncă, care trebuie să colaboreze pentru verificarea respectării condițiilor de muncă ale navigatorilor, inclusiv prin mecanisme de control și schimb de informații privind conformitatea navelor cu cerințele convenției.

De asemenea, convenția prevede cooperarea instituțională între autoritățile naționale competente și Organizația Internațională a Muncii (OIM), inclusiv prin participarea la mecanismele de monitorizare și evaluare a implementării convenției, raportarea periodică privind aplicarea acesteia și participarea la activitatea Comitetului Tripartit Special, responsabil pentru examinarea problemelor legate de aplicarea și amendarea Convenției.

Totodată, Convenția promovează cooperarea organizatorică între autoritățile maritime, organizațiile armatorilor și organizațiile navigatorilor, în spiritul principiului tripartit al OIM. Această cooperare se realizează în procesul de elaborare a politicilor naționale, în consultările privind implementarea standardelor Convenției și în soluționarea problemelor legate de condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor la bordul navelor.

b) necesitatea înființării unor instituții sau structuri noi naționale și internaționale, sau modificării celor existente;

În Republica Moldova, implementarea Convenției nu presupune crearea unor instituții noi, întrucât atribuțiile necesare pot fi exercitate de instituțiile existente din domeniul naval și domeniul muncii. În special, autoritatea navală competentă va asigura aplicarea prevederilor convenției privind inspecția navelor, certificarea condițiilor de muncă la bord, emiterea certificatului de muncă maritimă și verificarea conformității navelor cu standardele Convenției.

Totodată, poate fi necesară ajustarea și completarea atribuțiilor instituțiilor existente, în special ale autorității navale și ale autorităților responsabile de domeniul muncii și protecției sociale, pentru a asigura cooperarea interinstituțională în monitorizarea respectării drepturilor navigatorilor, examinarea plângerilor acestora și aplicarea mecanismelor de control prevăzute de convenție. În acest sens, pot fi instituite proceduri administrative noi și mecanisme de coordonare între autoritățile competente.

c) necesitatea abilitării unor persoane sau instituții cu împuterniciri noi;

Este necesară împuternicirea inspectorilor statului de pavilion și a funcționarilor autorizați pentru inspecții și emiterea certificatului/DMLC. Convenția permite, unde este cazul, delegarea către organizații recunoscute, cu menținerea responsabilității statului. Actele interne trebuie să confere competențe de control, constatare și sancționare.

d) necesitatea și modalitatea participării Republicii Moldova și a reprezentanților săi la reuniunile și structurile internaționale menite să asigure implementarea tratatului (vizite, grupuri mixte de cooperare, organizații internaționale și organele acestora etc.);

Este oportună participarea Republicii Moldova la lucrările OIM, inclusiv la Comitetul tripartit special, precum și la reuniuni tehnice privind implementarea Convenției. Implicarea în grupuri de cooperare și schimb de bune practici (inclusiv în context controlul statului port - PSC) consolidează capacitatea națională și poziția internațională.

e) necesitatea asigurării cu resursele umane corespunzătoare pentru implementare;

Implementarea necesită inspectori calificați, personal juridic și administrativ pentru certificare, raportare și gestionarea plângerilor (la bord și la țărm).

f) instituția sau instituțiile naționale responsabile de negocierea, semnarea și/sau implementarea tratatului;

În Republica Moldova, responsabilitatea pentru semnarea și implementarea Convenției este distribuită între mai multe instituții publice, în conformitate cu atribuțiile stabilite de legislația națională privind tratatele internaționale și administrarea sectorului maritim.

În procesul de promovare a ratificării Convenției, instituția responsabilă este Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate centrală responsabilă de elaborarea și promovarea politicilor în domeniul transportului naval. Acesta inițiază procedura de ratificare, elaborează documentele justificative și coordonează procesul interinstituțional de examinare a tratatului.

În ceea ce privește formalitățile juridice internaționale, atribuțiile revin Ministerului Afacerilor Externe al Republicii Moldova, care gestionează procedurile privind tratatele internaționale, inclusiv pregătirea instrumentului de ratificare și transmiterea acestuia către depozitarul convenției.

Responsabilitatea pentru implementarea și aplicarea prevederilor convenției revine în principal Agenției Navale a Republicii Moldova, care exercită atribuțiile de autoritate maritimă a statului de pavilion. Aceasta asigură efectuarea inspecțiilor privind condițiile de muncă la bordul navelor, certificarea conformității navelor cu normelor MLC 2006 și monitorizarea respectării drepturilor navigatorilor, în cooperare cu autoritățile competente din domeniul muncii și protecției sociale.

g) necesitatea, forma și modalitatea întocmirii și prezentării eventualelor rapoarte de implementare pe plan intern și internațional;

Statele membri prezintă rapoarte către Biroul Internațional al Muncii, conform procedurilor OIM, informațiile privind sistemul de inspecție și eficacitatea sa sunt incluse în rapoarte. La nivel intern, se recomandă raport anual consolidat (inspecții, neconformități, măsuri corective).

Convenția prevede obligația statelor părți de a monitoriza și raporta implementarea prevederilor convenției, în conformitate cu mecanismele de supraveghere stabilite de OIM. La nivel internațional, statele sunt obligate să prezinte periodic rapoarte în conformitate cu procedura de raportare prevăzută de art. 22 din Constituția OIM. Aceste rapoarte sunt examinate de organele de control ale OIM, inclusiv de Comitetul de experți pentru aplicarea convențiilor și recomandărilor.

La nivel național, implementarea convenției presupune colectarea și sistematizarea informațiilor privind aplicarea normelor Convenției de către autoritățile competente, în special de către autoritatea navală responsabilă de inspecția navelor și certificarea condițiilor de muncă la bord. Datele privind inspecțiile efectuate, certificatele emise, plângerile navigatorilor și măsurile de conformare vor fi consolidate într-un raport intern periodic, care va servi drept bază pentru raportarea

oficială către OIM și pentru evaluarea eficienței implementării convenției la nivel național.

h) organul responsabil de prezentarea rapoartelor privind implementarea tratatului și instituțiile care vor prezenta acesteia informația necesară pentru întocmirea rapoartelor;

Responsabilitatea pentru întocmirea și prezentarea rapoartelor privind implementarea Convenției privind munca în sectorul maritim revine Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate responsabilă de coordonarea politicilor în domeniul transportului naval și de monitorizarea aplicării instrumentelor internaționale din domeniu. Rapoartele vor fi transmise către OIM prin intermediul Ministerului Afacerilor Externe al Republicii Moldova, conform procedurii de raportare prevăzute de Constituția OIM.

Informațiile necesare pentru elaborarea rapoartelor vor fi furnizate în principal de Agenția Navală a Republicii Moldova, responsabilă de inspecția navelor și certificarea conformității cu cerințele Convenției. Totodată, date relevante pot fi prezentate de Ministerul Muncii și Protecției Sociale și Inspectoratul de Stat al Muncii, în funcție de atribuțiile acestora privind protecția drepturilor navigatorilor și aplicarea legislației muncii.

i) necesitatea sau existența unui plan de acțiuni instituțional sau interinstituțional privind asigurarea măsurilor organizatorice.

Convenția instituie responsabilități clare ale statului de pavilion în materie de inspecție, certificare și asigurare a conformității continue, precum și obligația de a dispune de un sistem eficient de control și monitorizare. De asemenea, certificatul de muncă maritimă și Declarația de conformitate constituie dovada principală a respectării standardelor, ceea ce implică proceduri administrative clare, personal calificat și coordonare interinstituțională. Astfel, implementarea Convenției nu necesită elaborarea unui plan de acțiuni instituțional sau interinstituțional pentru asigurarea măsurilor organizatorice.

6. Aspectul financiar:

a) beneficiile și angajamentele financiare pe care le presupune tratatul;

Implementarea Convenției privind munca în sectorul maritim stabilește obligații ale statului de pavilion privind inspecția și asigurarea conformității, iar certificatul împreună cu Declarația de conformitate reprezintă dovada principală că nava a fost inspectată și că cerințele sunt respectate.

Astfel, implementarea prevederilor Convenției privind munca în sectorul maritim se va efectua din contul și în limita alocațiilor aprobate în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu (CBTM) și în Legea bugetului de stat, pentru Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Agenția Navală, precum și din alte surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare.

Cu referință la beneficii financiare probabile, implementarea Convenției poate genera beneficii economice semnificative, inclusiv prin evitarea costurilor asociate reținerilor și controalelor repetate ale navelor în porturile statelor părți, unde autoritățile verifică elemente standardizate precum contractele navigatorilor, timpul de muncă și de odihnă sau condițiile de cazare. Totodată, respectarea standardelor convenției poate contribui la creșterea atractivității pavilionului Republicii Moldova, ceea ce ar putea genera venituri suplimentare din taxe și servicii maritime (înregistrarea navelor, certificare, inspecții). În același timp, certificarea conformității cu cerințele Convenției reduce riscurile de imagine și juridice, ceea ce poate diminua costurile indirecte legate de asigurări, prime de risc și relațiile contractuale din transportul maritim internațional.

b) evaluarea comparativă, până la intrarea în vigoare a tratatului și după aceasta, a riscurilor și costurilor, în special a cheltuielilor din bugetul de stat, local, asigurărilor sociale de stat și altor fonduri publice, precum și a veniturilor așteptate în contextul implementării tratatului;

Până la intrarea în vigoare pentru Republica Moldova a Convenției, cheltuielile bugetare asociate implementării standardelor privind munca în sectorul maritim sunt minime, deoarece statul nu are obligații internaționale directe privind instituirea unui sistem specific de inspecție și certificare a condițiilor de muncă la bordul navelor. Totuși, această situație implică anumite riscuri economice și de imagine, inclusiv posibilitatea aplicării unor controale mai riguroase asupra navelor sub pavilionul Republicii Moldova în porturile statelor părți și reducerea atractivității pavilionului național pentru operatorii maritimi.

După intrarea în vigoare a convenției, se estimează apariția unor costuri administrative moderate pentru bugetul de stat, generate de consolidarea capacității instituționale a autorității navale, instruirea inspectorilor și organizarea sistemului de certificare și supraveghere a navelor. Aceste cheltuieli vor fi suportate în limita alocațiilor aprobate în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu (CBTM) și în Legea bugetului de stat, pentru Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Agenția Navală.

În același timp, implementarea MLC 2006 poate genera beneficii economice indirecte, prin reducerea riscurilor de reținere a navelor în porturile statelor părți și prin consolidarea credibilității pavilionului Republicii Moldova pe piața transportului maritim internațional.

c) măsurile întreprinse pentru reducerea costurilor și riscurilor;

Reducerea costurilor și riscurilor asociate implementării Convenției poate fi realizată, în primul rând, prin utilizarea și consolidarea instituțiilor existente, în special a autorității navale competente, fără instituirea unor structuri noi. Atribuțiile privind inspecția navelor, certificarea condițiilor de muncă și monitorizarea conformității pot fi integrate în activitatea curentă a acestei autorități, prin instruirea personalului și elaborarea unor proceduri administrative specifice.

În ceea ce privește costurile administrative, acestea pot fi diminuate prin digitalizarea proceselor de certificare, raportare și evidență a inspecțiilor, inclusiv prin

utilizarea unor sisteme informatice pentru gestionarea documentelor stabilite de convenție și a plângerilor navigatorilor. Această abordare contribuie la creșterea eficienței activităților de supraveghere și la reducerea sarcinilor administrative pentru autoritățile competente.

Totodată, riscurile pot fi reduse prin cooperarea cu organizațiile internaționale și cu sectorul maritim, inclusiv prin participarea la programe de instruire și asistență tehnică oferite de OIM, precum și prin consultarea armatorilor și a organizațiilor navigatorilor în procesul de implementare a Convenției. Această cooperare contribuie la aplicarea eficientă a standardelor MLC 2006 și la distribuirea echilibrată a responsabilităților între stat și operatorii economici.

d) impactul asupra importurilor și exporturilor, mediului de afaceri și impactul indirect asupra sistemului fiscal;

Ratificarea Convenției privind munca în sectorul maritim nu influențează direct regimul comercial al importurilor și exporturilor, întrucât Convenția reglementează în principal condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor. Totuși, implementarea standardelor internaționale privind munca în sectorul maritim contribuie la creșterea siguranței și predictibilității operațiunilor maritime, ceea ce poate reduce riscul reținerii navelor în porturile statelor părți și poate facilita desfășurarea eficientă a activităților de transport maritim implicate în fluxurile comerciale internaționale.

În ceea ce privește mediul de afaceri, implementarea convenției poate avea un impact pozitiv prin crearea unui cadru juridic clar și predictibil pentru operatorii maritimi și pentru companiile implicate în recrutarea și formarea navigatorilor. Respectarea standardelor MLC 2006 contribuie la creșterea credibilității pavilionului Republicii Moldova pe piața transportului maritim internațional și poate spori atractivitatea acestuia pentru armatori și operatori economici care vor să opereze nave sub pavilionul Republicii Moldova.

Impactul asupra sistemului fiscal este în principal indirect și limitat. Pe termen mediu, consolidarea sectorului serviciilor maritime și creșterea activităților economice conexe (înregistrarea navelor, certificarea și serviciile maritime) pot genera venituri suplimentare din taxe și servicii administrative. Totodată, sporirea oportunităților de angajare pentru navigatorii moldoveni pe piața maritimă internațională poate conduce la creșterea veniturilor individuale și, implicit, la majorarea contribuțiilor fiscale și sociale aferente.

e) cheltuielile necesare pentru realizarea acțiunilor legate de aspectul normativ, instituțional și organizatoric ale tratatului.

Realizarea acțiunilor legate de aspectul normativ, instituțional și organizatoric al implementării Convenției presupune în principal cheltuieli administrative nesemnificative, aferente procesului de elaborare a hotărârii de Guvern pentru implementarea unor mecanisme adecvate și eficiente de efectuare a inspecțiilor, în vederea asigurării unor condiții de muncă sigure și echitabile pentru lucrătorii din sectorul maritim, instruirii personalului și organizării mecanismelor de inspecție și

certificare. Aceste cheltuieli pot include dezvoltarea procedurilor administrative pentru inspecțiile prevăzute de Convenție, precum și instruirea inspectorilor și a personalului autorităților competente implicate în aplicarea prevederilor tratatului.

Toate cheltuielile necesare pentru realizarea acțiunilor legate de aspectul normativ, instituțional și organizatoric ale Convenției vor fi suportate în limita alocațiilor aprobate în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu (CBTM).

7. Aspectul temporar:

a) etapele și termenele realizării măsurilor preparatorii până la și după intrarea în vigoare a tratatului, indispensabile pentru punerea în aplicare a acestuia;

Nu sunt necesare întreprinderea măsurilor preparatorii înainte de intrarea în vigoare a ratificării Convenției pentru Republica Moldova. Actualmente prin hotărârea Guvernului nr. 414/2020 Agenția Navală a Republicii Moldova a fost desemnată ca autoritate competentă responsabilă de exercitarea atribuțiilor statului de pavilion. Ulterior ratificării, va fi necesară elaborarea cadrului normativ secundar (proceduri de certificare, modele de Certificat și Declarație de conformitate – DMLC), precum și instruirea personalului de inspecție.

După intrarea în vigoare a ratificării, accentul va fi pe implementarea efectivă: inițierea certificării navelor, realizarea inspecțiilor periodice, operaționalizarea mecanismelor de soluționare a plângerilor și monitorizarea continuă a conformității. Certificatul și DMLC constituie dovada principală a respectării standardelor, iar sistemul trebuie evaluat permanent pentru eficacitate.

b) oportunitatea aplicării provizorii a tratatului;

Convenția nu prevede expres un mecanism de aplicare provizorie. Din perspectivă juridică și practică, aplicarea provizorie nu este uzuală, întrucât implementarea presupune existența deplină a cadrului instituțional și procedural de certificare și control.

c) etapele și termenele de implementare a tratatului;

Implementarea Convenției în Republica Moldova presupune parcurgerea unor etape succesive de natură juridică, instituțională și administrativă.

Urmare a adoptării legii de ratificare de către Parlamentul Republicii Moldova și transmiterea instrumentului de ratificare către Directorul General al Biroului Internațional al Muncii se va elabora hotărârea de Guvern pentru implementarea unor mecanisme adecvate și eficiente de efectuare a inspecțiilor, în vederea asigurării unor condiții de muncă sigure și echitabile pentru lucrătorii din sectorul maritim, precum și elaborarea procedurilor administrative privind inspecția navelor, certificarea condițiilor de muncă la bord și examinarea plângerilor navigatorilor. În paralel, se

desfășoară activități de instruire a inspectorilor și de consolidare a capacității instituționale a autorității maritime. Convenția intră în vigoare pentru Republica Moldova, la 12 luni de la înregistrarea instrumentului de ratificare.

În următorii 2 ani va avea loc operaționalizarea deplină a sistemului de implementare a MLC 2006, inclusiv efectuarea inspecțiilor, emiterea certificatelor de muncă maritimă și aplicarea mecanismelor de monitorizare și raportare.

d) periodicitatea prezentării rapoartelor de monitorizare sau evaluare a implementării tratatului și/sau organizării reuniunilor sau consultațiilor privind implementarea tratatului;

Statele părți au obligația de a transmite rapoarte către Biroul Internațional al Muncii privind aplicarea Convenției, inclusiv informații despre sistemul de inspecție și eficacitatea acestuia. Periodicitatea este stabilită conform procedurilor constituționale ale OIM, de regulă în cicluri regulate de raportare - anual și include informații privind măsurile legislative și administrative adoptate, funcționarea sistemului de inspecție și certificare, precum și eficiența aplicării standardelor MLC 2006.

e) posibilitatea și consecințele suspendării sau încetării tratatului în situații speciale;

Convenția este încheiată pe durată nelimitată. Denunțarea este posibilă după expirarea unui termen de 10 ani pentru statul parte, cu efecte la un an de la notificare. Suspendarea nu este prevăzută distinct, iar încetarea se realizează exclusiv prin denunțare.

Consecințele denunțării includ pierderea cadrului internațional de certificare recunoscut și expunerea sporită a navelor sub pavilion național la controale riguroase în porturile statelor părți, cu riscuri de imagine și comerciale.

f) eventuale obligații care ar putea rămâne în vigoare după stingerea tratatului.

În plan internațional, obligațiile Convenției încetează pentru statul care a denunțat-o. Totuși, drepturile dobândite de navigatori și obligațiile contractuale asumate anterior rămân guvernate de dreptul intern și de contractele individuale de muncă.

De asemenea, standardele internaționale în materie de muncă decentă și bunele practici maritime vor continua să influențeze evaluarea navelor în cadrul controlului statului portului, chiar și în absența calității de parte la Convenție, generând efecte indirecte asupra operatorilor naționali.

C. Analiza oportunității ratificării/acceptării/aprobării/aderării:

a) data și locul semnării/aprobării tratatului;

Convenția a fost adoptată la 23 februarie 2006, la Geneva, în cadrul celei de-a 94-a sesiuni (maritime) a Conferinței Internaționale a Muncii, organizată sub egida OIM.

Convenția a fost aprobată prin votul statelor membre ale OIM și reprezintă un instrument juridic multilateral deschis ratificării sau aderării de către statele membre ale organizației. Prin adoptarea acesteia, comunitatea internațională a consolidat într-un singur instrument normativ majoritatea convențiilor OIM existente în domeniul muncii maritime, stabilind un cadru global pentru protecția drepturilor și condițiilor de muncă ale navigatorilor.

b) data intrării în vigoare pe plan internațional, în cazul tratatelor multilaterale, sau condițiile necesare pentru intrarea în vigoare pe plan internațional;

Convenția a intrat în vigoare pe plan internațional la 20 august 2013.

Potrivit dispozițiilor convenției, intrarea în vigoare a fost condiționată de ratificarea acesteia de către cel puțin 30 de state membre ale OIM, care să reprezinte împreună minimum 33% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale. După îndeplinirea acestor condiții, convenția a intrat în vigoare la 12 luni de la data înregistrării ratificării care a întrunit pragurile stabilite.

Pentru fiecare stat care aderă ulterior, convenția intră în vigoare după expirarea unui termen de 12 luni de la data înregistrării instrumentului de ratificare la OIM.

c) prevederile privind necesitatea și modalitatea îndeplinirii procedurilor interne necesare pentru intrarea în vigoare;

În conformitate cu prevederile Convenției și cu legislația națională privind tratatele internaționale, intrarea în vigoare a convenției pentru Republica Moldova presupune parcurgerea procedurilor interne necesare pentru ratificare. În acest sens, Guvernul inițiază procedura de ratificare și promovează proiectul de lege privind ratificarea convenției, iar Parlamentul Republicii Moldova adoptă legea de ratificare, în conformitate cu prevederile Legea nr. 595/1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova.

După adoptarea legii de ratificare, Ministerul Afacerilor Externe al Republicii Moldova întocmește și transmite instrumentul de ratificare către depozitarul convenției – Directorul General al Biroului Internațional al Muncii. Convenția va intra în vigoare pentru Republica Moldova după expirarea termenului de 12 luni de la data înregistrării instrumentului de ratificare la Organizația Internațională a Muncii, conform procedurii stabilite de convenție.

- d) oportunitatea formulării, scopul și conținutul rezervelor sau declarațiilor la un tratat multilateral;*

Convenția nu prevede posibilitatea formulării de rezerve.

- e) existența unor eventuale rezerve ale altor părți la tratat care ar putea afecta aplicarea acestuia;*

Convenția nu prevede rezerve. În practica aplicării convenției nu există rezerve formulate de alte state care să influențeze sau să afecteze aplicarea Convenției de către alte părți.

- f) îndeplinirea procedurilor interne de către cealaltă parte/celelalte părți și durata preconizată;*

În cazul MLC 2006 nu este necesară îndeplinirea unor proceduri interne suplimentare de către celelalte state părți pentru ca convenția să producă efecte față de un stat care aderă ulterior. Fiecare stat parte își îndeplinește propriile proceduri interne de ratificare, în conformitate cu legislația sa națională, iar acestea nu condiționează aplicarea convenției pentru alte state.

Prin urmare, nu este necesară confirmarea sau aprobarea din partea celorlalte state părți, iar durata preconizată pentru intrarea în vigoare a convenției pentru statul aderent este determinată exclusiv de termenul stabilit de convenție.

- g) termenul de valabilitate a tratatului;*

Convenția este încheiată pe durată nedeterminată, nefiind stabilit un termen limită de valabilitate. Convenția rămâne în vigoare pentru statele părți atât timp cât acestea nu recurg la procedura de denunțare prevăzută de tratat.

Potrivit prevederilor convenției, un stat parte poate denunța tratatul după expirarea unei perioade de 10 ani de la data intrării în vigoare a convenției pentru statul respectiv, prin notificarea scrisă adresată Directorului General al Biroului Internațional al Muncii. Denunțarea produce efecte după expirarea unui termen de 1 an de la data înregistrării notificării, dacă aceasta nu este retrasă între timp.

- h) informații privind proiectul sau proiectele de acte legislative care au fost elaborate și prezentate concomitent Parlamentului în vederea ajustării cadrului juridic existent la prevederile tratatului, în cazul în care există o astfel de necesitate.*

La data promovării proiectului, nu există proiecte de legi elaborare care ar putea fi prezentate concomitent Parlamentului în vederea ajustării cadrului juridic existent la prevederile tratatului.

Având în vedere cele expuse, a fost elaborat proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru ratificarea Convenției privind munca în sectorul maritim, astfel cum a fost amendată, adoptată la Geneva la 23 februarie 2006 și se consideră oportun examinarea și aprobarea de către Guvern a proiectului hotărârii menționate.

**Viceprim-ministru, ministrul
infrastructurii și dezvoltării regionale**



Vladimir BOLEA