

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim pe navele care arborează pavilionul Republicii Moldova

1.	Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
	Proiectul de hotărâre a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova, autoritate administrativă în subordinea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2.	Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Sursa proiectului constituie necesitatea realizării acțiunii 120 din anexa A la Capitolul 14, Cluster IV din Planul Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, care prevede elaborarea unui proiect de hotărâre a Guvernului pentru implementarea unor mecanisme adecvate și eficiente de efectuare a inspecțiilor, în vederea transpunerii Directivei 2013/54/UE. Temeiul legal din legislația primară îl reprezintă: • art.2 din Legea nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte; • art.2 din Legea nr. 151/2026 pentru ratificarea Convenției privind munca în sectorul maritim, astfel cum a fost amendată, adoptată la Geneva la 23 februarie 2006, aprobată la 28.07.2026; • Legea nr. 599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova (în special art. 6 și art. 7, care fundamentează competența de reglementare a Guvernului în domeniu). Sursa din legislația Uniunii Europene o constituie Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 (CELEX 32013L0054), care impune transpunerea în legislația națională.
2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	Situația actuală în domeniu. Republica Moldova este un stat fără ieșire directă la mare, cu acces la căile navigabile internaționale exclusiv prin

sectorul maritim al fluviului Dunărea, unde funcționează Complexul Portuar Giurgiulești - unica infrastructură portuară comercială funcțională a țării. Din anul 2022, nicio navă maritimă nu mai arborează pavilionul Republicii Moldova, Registrul de Stat al Navelor cuprinzând exclusiv 65 de nave fluviale. Agenția Navală a Republicii Moldova dispune de aproximativ 32 de angajați efectivi (din cele 45 de posturi aprobate), iar dimensiunea operativă a controlului statului de pavilion este asigurată de o subdiviziune specializată redusă, care aplică în prezent acest palier în temeiul Regulamentului-cadru aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 414/2020 (care transpune Directiva 2009/21/CE). Republica Moldova este membră a Organizației Maritime Internaționale, iar aderarea la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim se află în proces de promovare.

Definirea problemei. Republica Moldova nu dispune de un cadru normativ național special care să instituie mecanismul administrativ prin care statul, în calitate de stat de pavilion, să respecte și să asigure aplicarea părților relevante din MLC 2006 - respectiv inspecția, monitorizarea, certificarea, examinarea plângerilor navigatorilor, dispunerea măsurilor corective și autorizarea/supravegherea organizațiilor recunoscute. În absența acestui mecanism, obligațiile de respectare și asigurare a aplicării prevăzute în titlul 5 din MLC 2006 și în Directiva 2013/54/UE nu pot fi exercitate efectiv la nivel național.

Părțile interesate (actorii). Sunt vizate: Agenția Navală a Republicii Moldova (autoritatea care exercită operativ mecanismul); Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (politici și aprobarea, prin ordin, a măsurilor de adaptare pentru navele sub 200 tone); armatorii și comandanții navelor; navigatorii, ca beneficiari direcți ai protecției condițiilor de muncă și de viață; organizațiile recunoscute/autorizate; Organizația Internațională a Muncii și Biroul Internațional al Muncii. Dat fiind că flota maritimă proprie este în prezent nulă, regimul instituit este preponderent latent/pregătitor, aplicarea efectivă urmând eventualei reapariții a navelor sub pavilion național; mecanismul vizează în prezent pregătirea cadrului în perspectiva aderării.

Cauzele problemei. Problema este generată de disfuncționalități concrete, și nu de simpla absență a unei reglementări:

- cadrul normativ în vigoare reglementează obligațiile generale ale statului de pavilion (siguranța navigației și prevenirea poluării), dar nu conține proceduri proprii pentru dimensiunea muncii maritime, care are un obiect distinct;
- instrumentele internaționale ratificate în domeniu nu au fost însoțite, la nivel național, de proceduri de inspecție, certificare și soluționare a plângerilor specifice condițiilor de muncă ale navigatorilor;

	• nu există o autoritate competentă desemnată expres și un set de proceduri pentru certificarea muncii maritime și pentru examinarea plângerilor. Cadrul normativ aplicabil și lacunele identificate. Cadrul aplicabil cuprinde Legea nr. 599/1999, Hotărârea Guvernului nr. 706/2018 (organizarea și funcționarea Agenției Navale) și Hotărârea Guvernului nr. 414/2020 (Regulamentul-cadru privind obligațiile generale ale statului de pavilion). Analiza relevă următoarele lacune: Hotărârea Guvernului nr. 414/2020 nu acoperă mecanismul specific muncii maritime și nu poate fi extinsă prin interpretare la acest domeniu, întrucât are un obiect diferit. Cadrul aplicabil organizațiilor cu rol de inspecție și control al navelor (Hotărârea Guvernului nr. 2/2020) este în curs de aprobare într-o versiune nouă. Cadrul de aderare la MLC 2006 se află în proces de promovare. În consecință, dimensiunea muncii maritime rămâne nereglementată procedural la nivel național. Scenariul de bază (opțiunea „a nu face nimic”). În absența intervenției, lacuna procedurală s-ar perpetua: angajamentul de transpunere asumat prin Planul național de aderare nu ar fi îndeplinit, ceea ce ar afecta nivelul de conformare cu acquis-ul în perspectiva aderării, iar la o eventuală reapariție a navelor sub pavilion moldovenesc, navigatorii ar rămâne fără un mecanism național de inspecție, certificare și redresare a plângerilor. Referințe pentru proiectele cu relevanță UE. Potrivit preambulului Directivei 2013/54/UE, MLC 2006 stabilește standarde minime globale pentru garantarea unor condiții de viață și de muncă decente navigatorilor și pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile, iar obiectivul directivei este de a introduce dispozițiile privind respectarea și asigurarea aplicării prevăzute în titlul 5 din MLC 2006 pentru părțile încă neacoperite, prin instituirea unor mecanisme eficiente de monitorizare, inclusiv inspecții, statele de pavilion putând autoriza, în condiții stricte, organizații recunoscute. Directiva impune ca aplicarea sa să nu conducă la reducerea nivelului de protecție a navigatorilor. Sub aspectul nivelului de conformare, Directiva 2013/54/UE nu a fost transpusă anterior în legislația Republicii Moldova, prezentul proiect constituind o transpunere primară.
3.	Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
	Obiectivul general: asigurarea respectării efective, de către Republica Moldova în calitate de stat de pavilion, a obligațiilor privind condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor de pe navele care arborează pavilionul național, în conformitate cu părțile relevante din MLC 2006. Obiectivele specifice (corelate cu cauzele identificate la 2.2 a prezentei note):

	• existența unui mecanism național de inspecție și monitorizare a condițiilor de muncă maritimă, distinct de mecanismul general al obligațiilor statului de pavilion; • existența unei autorități competente desemnate și a unor proceduri de certificare a muncii maritime, inclusiv întocmirea Declarației de conformitate a muncii maritime; • existența unui mecanism de examinare a plângerilor navigatorilor, însoțit de garanții de confidențialitate și de interdicția victimizării; • existența unui regim controlat de autorizare și supraveghere a organizațiilor recunoscute, cu menținerea răspunderii finale a statului; • alinierea cadrului normativ național la Directiva 2013/54/UE în perspectiva aderării. Soluția normativă constă în aprobarea, prin hotărâre a Guvernului, a unui Regulament special care instituie mecanismul administrativ de respectare și asigurare a aplicării părților relevante din MLC 2006 pe navele sub pavilionul Republicii Moldova, complementar Regulamentului-cadru aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 414/2020. Soluția răspunde cauzelor astfel: instituie un mecanism procedural propriu dimensiunii muncii maritime (acolo unde cadrul general nu intervine); desemnează Agenția Navală a Republicii Moldova ca autoritate competentă operativă și conferă Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale rolul-cadru; stabilește procedurile de inspecție, certificare, examinare a plângerilor, măsuri corective și autorizare/supraveghere a organizațiilor recunoscute; și menține răspunderea finală a statului. Soluția este proporțională cu dimensiunea reală a sectorului și aplicabilă în contextul instituțional existent, întrucât se sprijină pe o subdiviziune deja constituită a Agenției Navale.
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	Proiectul aprobă un Regulament structurat în 11 capitole (68 de puncte), precedat de dispozițiile operative ale hotărârii. Principalele prevederi și elementele de noutate sunt următoarele. a) Obiectul și domeniul de aplicare. Regulamentul stabilește mecanismul național de respectare și asigurare a aplicării părților relevante din MLC 2006 și precizează expres că nu reglementează standardele materiale privind condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor, acestea rămânând în MLC 2006 și în actele naționale de punere în aplicare. Regulamentul se aplică navelor comerciale sub pavilion, cu excepțiile prevăzute. Se prevede că Regulamentul se aplică complementar Hotărârii Guvernului nr. 414/2020: cele două cadre au obiecte diferite - siguranța navigației și prevenirea poluării (Directiva 2009/21/CE), respectiv munca maritimă

(Directiva 2013/54/UE) - și se aplică distinct, potrivit obiectului fiecăruia, fără modificare reciprocă.

- b) **Autoritatea competentă.** Agenția Navală a Republicii Moldova este desemnată autoritate competentă operativă, exercitând inspecția, certificarea, examinarea plângerilor, autorizarea și supravegherea organizațiilor, evidența și raportarea, precum și răspunderea finală a statului de pavilion. Concentrarea acestor atribuții la o autoritate unică de stat de pavilion este conformă cerinței Directivei; independența necesară se asigură prin separarea funcțională internă între activitatea de certificare și cea de supraveghere. Măsurile de autoritate publică - în special interzicerea plecării navei din port - aparțin exclusiv Agenției Navale, inclusiv ca Autoritate de Siguranță, în temeiul răspunderii finale a statului; organizațiile autorizate pot doar constata și solicita remedierea, fără a dispune măsuri de putere publică.
- c) **Sistemul de inspecție și inspectorii.** Se stabilesc obiective și standarde ale sistemului de inspecție, cerințe de pregătire, competență și independență a inspectorilor și un sistem de calificare, cu prevenirea conflictelor de interese.
- d) **Inspecțiile MLC.** Se reglementează tipurile de inspecție (inițială, de reînnoire, suplimentară) și periodicitatea, diferențiată pe tonaj: navele sub 500 tone - program de inspecții; navele de 500 tone și peste, în curse internaționale - conform titlului 5 din MLC 2006. Suplimentar, toate navele fac obiectul a cel puțin unei inspecții pe an; acest prag de monitorizare este un minim înglobant, care nu se cumulează cu inspecțiile din regimul diferențiat, ci le include. Inspecția suplimentară se declanșează la „modificarea substanțială” a condițiilor de la bord, sintagmă orientată spre riscul real pentru condițiile navigatorilor, nu spre un formalism. Pentru navele sub 200 tone care nu efectuează curse internaționale, mecanismele de monitorizare pot fi adaptate, cu respectarea proporționalității (art. II alineatul (6) din MLC 2006) și fără reducerea nivelului de protecție; decizia de fond aparține Agenției Navale (după consultarea organizațiilor armatorilor și navigatorilor), iar Ministerul o consacră prin ordin, ca act de politici.
- e) **Certificarea și Declarația de conformitate a muncii maritime.** Se reglementează certificatul de muncă maritimă (obligatoriu pentru navele de 500 tone și peste în curse internaționale, emis la cerere pentru celelalte) și Declarația de conformitate a muncii maritime, alcătuită din partea I (întocmită de Agenția Navală) și partea a II-a (întocmită de armator și verificată de Agenția Navală). Aceste documente sunt acte de atestare a conformității, emise de stat în calitate de stat de pavilion ca instrumente ale MLC 2006 și ale Directivei 2013/54/UE. **Ele nu constituie „acte permissive” în**

sensul Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și nu intră sub incidența acesteia, întrucât nu condiționează accesul la o activitate de întreprinzător, ci atestă conformitatea condițiilor de muncă de la bord.

- f) **Responsabilitățile armatorului.** Se prevăd obligațiile de respectare continuă, desemnarea persoanelor responsabile, deținerea și păstrarea documentelor și asigurarea accesului navigatorilor la un exemplar al MLC 2006 și al Regulamentului.
- g) **Procedura de examinare a plângerilor.** Se reglementează dreptul navigatorului de a depune plângere la bord și de a sesiza direct Agenția Navală, soluționarea la cel mai jos nivel posibil, confidențialitatea sursei - obligație ce revine oricărei persoane din lanțul de soluționare, inclusiv personalului organizațiilor autorizate - și interdicția victimizării. Filtrul plângerii „vădit nefondate” are rolul de a preveni abuzul de procedură, fără a îngreuna accesul navigatorului la plângere.
- h) **Măsuri în caz de neconformitate.** Se prevăd măsuri corective și, în cazul deficiențelor grave sau repetate ori al unui pericol pentru navigatori, posibilitatea interzicerii plecării navei - măsură de putere publică rezervată Agenției Navale.
- i) **Organizațiile recunoscute/autorizate.** Autorizarea pentru activități MLC se acordă prin mandat expres. Simpla calitate de organizație recunoscută tehnic nu conferă automat dreptul la activități MLC - acesta se naște numai prin acordul de mandat special. Se reglementează supravegherea, auditul, suspendarea/retragerea autorizării și menținerea răspunderii finale a Agenției Navale, indiferent de întinderea mandatului.
- j) **Evidența, raportarea și dispozițiile finale.** Se reglementează evidența și păstrarea documentelor, raportarea și cooperarea (inclusiv cu Organizația Internațională a Muncii), adoptarea procedurilor interne ale Agenției Navale și regimul tranzitoriu al primei inspecții pentru navele aflate în exploatare la intrarea în vigoare.

Elemente noi față de cadrul actual: întregul mecanism reprezintă o reglementare nouă (transpunere primară), inexistentă anterior la nivel național - în special desemnarea autorității competente pentru muncă maritimă, certificarea și Declarația de conformitate a muncii maritime, procedura de plângeri cu garanții de confidențialitate și regimul de mandatare expresă a organizațiilor recunoscute. Prevederi care nu derivă direct din Directivă: precizările de natură procedurală (procedurile interne ale Agenției Navale) și regimul tranzitoriu, justificate prin necesitatea operaționalizării și prin proporționalitate, fără a depăși ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor Directivei.

3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
	Următoarele opțiuni au fost identificate: Opțiunea de bază - neintervenția. Menținerea cadrului actual ar perpetua lipsa unui mecanism procedural pentru munca maritimă, cu consecințele descrise la 2.2 pct. 6: angajamentul din Planul național de aderare ar rămâne neîndeplinit, nivelul de conformare cu acquis-ul ar fi afectat, iar la reparația navelor sub pavilion navigatorii ar rămâne fără un mecanism național de inspecție, certificare și redresare. Opțiunea nu adresează niciuna dintre cauze și se respinge. Opțiunea modificării Hotărârii Guvernului nr. 414/2020. Includerea mecanismului MLC în Regulamentul-cadru general a fost analizată și respinsă: cele două domenii au obiecte distincte (siguranță/poluare vs. muncă maritimă), iar suprapunerea lor într-un singur act ar genera confuzie de regim și ar afecta claritatea aplicării. Soluția este coerentă cu abordarea Directivei 2013/54/UE, al cărei preambul indică un act individual privind standardele de muncă maritimă ca fiind mai adecvat, fără a aduce atingere Directivei 2009/21/CE. Opțiunea reglementării printr-un act de nivel inferior. Reglementarea exclusiv prin ordin a fost respinsă, întrucât desemnarea autorității competente și aprobarea mecanismului impun, potrivit tehnicii legislative, un act de nivelul hotărârii Guvernului; aspectele de detaliu rămân a fi stabilite prin proceduri interne ale Agenției Navale. Compararea opțiunilor și soluția recomandată. Soluția propusă - aprobarea unui Regulament special prin hotărâre a Guvernului, complementar cadrului general - este cea mai adecvată sub aspectul eficienței (adresează toate cauzele), al fezabilității instituționale (se sprijină pe o subdiviziune existentă a Agenției Navale) și al proporționalității (nu depășește ceea ce este necesar). Particularități pentru proiectele cu relevanță UE. Ca soluție de implementare, s-a optat pentru un termen de intrare în vigoare de 6 luni de la publicare, pentru a permite Agenției Navale elaborarea procedurilor interne necesare aplicării.
4.	Analiza impactului de reglementare
	Impacturile descrise mai jos derivă din prevederile normative concrete ale proiectului (compartimentul 3.1) și se raportează la situația existentă în absența intervenției. Întrucât, din anul 2022, nicio navă maritimă nu mai arborează pavilionul Republicii Moldova, impactul direct asupra flotei proprii este în prezent nul, regimul instituit de proiect fiind preponderent

	pregător, în perspectiva aderării și a unei eventuale reapariții a navelor sub pavilion național.
4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Proiectul produce o modificare exclusiv funcțională, nu o reorganizare instituțională. Agenția Navală a Republicii Moldova este desemnată autoritate competentă pentru aplicarea mecanismului, iar Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale primește un rol-cadru, exercitat prin aprobarea, prin ordin, a măsurilor de adaptare a monitorizării pentru navele cu un tonaj brut mai mic de 200 care nu efectuează curse internaționale. Sub aspectul capacității administrative, palierul muncii maritime urmează a fi preluat de subdiviziunea specializată existentă a Agenției Navale, care exercită în prezent palierul controlului statului de pavilion în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 414/2020 și care este alcătuită din două unități de personal. Soluția nu presupune crearea de structuri sau posturi noi, ci extinderea funcțională a unei subdiviziuni deja constituite, în limita efectivului actual al Agenției Navale (aproximativ 32 de angajați). Ajustarea proceselor administrative constă în elaborarea, de către Agenția Navală, a procedurilor interne necesare aplicării - în special procedurile de inspecție, sistemul de calificare a inspectorilor de muncă maritimă, criteriile de autorizare și supraveghere a organizațiilor recunoscute și modul de ținere a evidenței. Pe termen scurt, în condițiile unei flote maritime proprii nule, sarcina efectivă se rezumă la elaborarea acestor proceduri în perioada de <i>vacatio</i>; pe termen mediu și lung, la o eventuală reapariție a flotei, sarcina operativă crește, rămânând însă proporțională cu dimensiunea reală a sectorului. Independența necesară se asigură prin separarea funcțională internă, în cadrul Agenției Navale, între activitatea de certificare și cea de supraveghere.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Proiectul nu generează costuri bugetare suplimentare și nu impune crearea de posturi noi. Funcția de aplicare a mecanismului muncii maritime se absoarbe în subdiviziunea existentă, iar cheltuielile de implementare se acoperă din bugetul aprobat al Agenției Navale, fără alocări bugetare distincte. Soluția corespunde principiului proporționalității: în condițiile specifice ale Republicii Moldova și ale situației flotei, Agenția Navală nu poate constitui structuri de personal separate pentru fiecare palier de control, astfel încât preluarea palierului muncii maritime de către subdiviziunea care exercită deja controlul statului de pavilion reprezintă soluția cea mai economică și realistă. Proiectul nu generează venituri semnificative, certificarea fiind, pentru cea mai mare parte a flotei, facultativă și

	condiționată de cererea armatorului, în absența unei flote maritime sub pavilion.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	În prezent, impactul direct asupra mediului de afaceri este nul, întrucât nu există nave maritime sub pavilion național. La o eventuală reapariție a flotei, armatorii ar suporta costuri de conformare ce decurg din standardele materiale ale MLC 2006 (deținerea certificatului și a Declarației de conformitate a muncii maritime, măsuri de conformitate la bord). Aceste costuri derivă din standardele convenției, nu din mecanismul administrativ instituit prin proiect. Se precizează expres că certificatul de muncă maritimă și Declarația de conformitate a muncii maritime nu constituie „acte permissive” în sensul Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Aceste documente nu figurează și nu se introduc în Nomenclatorul actelor permissive, întrucât nu condiționează accesul la o activitate de întreprinzător, ci atestă conformitatea condițiilor de muncă și de viață ale navigatorilor de la bord, în exercitarea atribuțiilor Republicii Moldova în calitate de stat de pavilion. În consecință, proiectul nu creează o nouă barieră de autorizare a activității de întreprinzător și nu introduce costuri administrative noi pentru întreprinderi, inclusiv pentru întreprinderile mici și mijlocii, în afara celor ce decurg din standardele MLC 2006 la reapariția flotei.
4.4.	Impactul social
	Beneficiarii direcți ai mecanismului sunt navigatorii: proiectul instituie cadrul prin care li se atestă și li se verifică condițiile de muncă și de viață și prin care pot formula plângeri, cu garanția confidențialității sursei și cu interdicția victimizării. În condițiile unei flote maritime proprii nule, efectul social este în prezent latent, urmând a se manifesta la reapariția navelor sub pavilion. Proiectul nu afectează în mod direct gradul de ocupare a forței de muncă sau nivelul de salarizare la nivel național.
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	Aplicarea proiectului presupune prelucrarea unor date cu caracter personal în cadrul examinării plângerilor navigatorilor și al ținerii evidenței plângerilor, inspecțiilor și măsurilor. Scopul prelucrării este limitat la soluționarea plângerilor și la asigurarea trasabilității măsurilor. Proiectul prevede tratarea drept confidențială a sursei plângerii pe tot parcursul examinării. Operatorul de date este Agenția Navală a Republicii Moldova, păstrarea documentelor realizându-se în termenele stabilite prin legislație și prin procedură internă, cu aplicarea garanțiilor prevăzute de legislația privind protecția datelor cu caracter personal.

4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Nu se aplică. Mecanismul se aplică tuturor navigatorilor, fără distincție, și nu introduce diferențieri de tratament între femei, bărbați sau minorități de gen.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Nu se aplică. Obiectul proiectului îl constituie mecanismul administrativ privind condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor, distinct de domeniul siguranței navigației și al prevenirii poluării, reglementat separat. În consecință, o analiză de impact asupra mediului nu este relevantă.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Beneficiile intervenției constau în alinierea cadrului normativ național la Directiva 2013/54/UE în perspectiva aderării, în instituirea unui mecanism clar de inspecție, certificare și examinare a plângerilor pentru protecția navigatorilor și în clarificarea competențelor instituționale în calitate de stat de pavilion. Costurile sunt minime: proiectul nu impune costuri bugetare suplimentare și nici posturi noi, sarcina administrativă fiind absorbită de o subdiviziune existentă a Agenției Navale. Comparativ cu opțiunea de neintervenție și cu alternativele analizate la compartimentul 3.2, soluția propusă prezintă un beneficiu net pozitiv și un raport favorabil între obiectivele urmărite și resursele angajate, fiind proporțională cu dimensiunea reală a sectorului.
5.	Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
	Proiectul are relevanță pentru legislația Uniunii Europene. Actul juridic al Uniunii Europene transpus este Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 329 din 10 decembrie 2013 (CELEX 32013L0054). Actul nu se află în proces de revizuire de către instituțiile Uniunii Europene și nu este preconizat a fi modificat în viitorul apropiat.
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	Obiectivele actului juridic al Uniunii Europene. Directiva 2013/54/UE stabilește norme prin care statele de pavilion garantează respectarea efectivă a obligațiilor ce le revin în ceea ce privește aplicarea părților relevante din MLC 2006, prin instituirea unor mecanisme eficace de monitorizare, inclusiv inspecții, fără a aduce atingere Directivelor

2009/13/CE și 2009/21/CE și fără a reduce nivelul de protecție a navigatorilor.

Gradul de transpunere. Transpunerea este parțial compatibilă: prevederile obligatorii ale Directivei sunt transpuse, cu excepția unui singur sub-element permisiv al articolului 3 alineatul (3) (autorizarea unor organizații „dintr-un alt stat membru, dacă acesta este de acord”), netranspus în contextul actual de pre-aderare. Pe elemente:

- articolele 1, 2, 3 alineatele (1), (4) și (5), 4 și 5 - compatibile, cu adaptările impuse de cadrul național (în special definirea „părților relevante din MLC 2006” prin trimitere directă la titlurile MLC 2006, întrucât Republica Moldova nu transpune Directiva 2009/13/CE);
- articolul 3 alineatul (2) - prevedere opțională, pe care Republica Moldova a ales să o implementeze, prin posibilitatea adaptării monitorizării pentru navele cu un tonaj brut mai mic de 200 care nu efectuează curse internaționale, cu garanția nereducerii nivelului de protecție;
- articolul 3 alineatul (3) - parțial compatibil: nucleul obligatoriu (autorizarea organizațiilor recunoscute și răspunderea finală deplină a statului) este transpus integral, fiind exclus exclusiv sub-elementul permisiv menționat;
- articolele 6, 7, 8 și 9 - prevederi neaplicabile transpunerii (raportare a Comisiei Europene, obligația de transpunere/notificare proprie statelor membre, intrarea în vigoare a actului, clauza de adresare).

Modalitatea și termenul de transpunere integrală a elementului parțial compatibil. Sub-elementul exclus din articolul 3 alineatul (3) are caracter permisiv și vizează recunoașterea reciprocă între state membre ale Uniunii Europene, fiind nefundamental și parțial inaplicabil în contextul actual de pre-aderare. El urmează a fi reevaluat în perspectiva aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană și a unei eventuale reapariții a flotei maritime sub pavilion național, când mecanismul recunoașterii reciproce devine relevant; transpunerea sa nu condiționează funcționarea mecanismului instituit prin proiect.

Regimul diferențiat pe tonaj (nave sub 500 tone / de 500 tone și peste în curse internaționale) și adaptarea pentru navele sub 200 tone reflectă principiul proporționalității consacrat de articolul II alineatul (6) din MLC 2006 și nu reduce nivelul de protecție a condițiilor de muncă și de viață ale navigatorilor.

Reglementări care nu sunt prevăzute expres în actul UE. Proiectul cuprinde dispoziții de natură procedurală (adoptarea de către Agenția Navală a procedurilor interne de aplicare) și un regim tranzitoriu pentru navele aflate în exploatare la intrarea în vigoare. Acestea sunt necesare

	operaționalizării mecanismului și sunt proporționale, nedepășind ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor Directivei. Directiva 2013/54/UE nu a fost transpusă anterior în legislația Republicii Moldova, prezentul proiect constituind o transpunere primară. Ca reglementare similară dintr-un stat membru, Directiva a fost transpusă în România prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1225/2015. În scopul evaluării conformității, a fost elaborat Tabelul de concordanță potrivit Modelului 1 din anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018, care va fi actualizat pe parcursul procesului de avizare și expertizare. Raportul cu convențiile Organizației Internaționale a Muncii. Mecanismul instituit prin proiect vizează aplicarea părților relevante din MLC 2006 și nu intră în conflict normativ cu convențiile Organizației Internaționale a Muncii nr. 92 și nr. 133 (privind cazarea echipajelor), nr. 185 (privind actele de identitate ale navigatorilor) și nr. 152 (privind securitatea și sănătatea în muncă), materiile vizate de acestea fiind reunite și actualizate în cadrul MLC 2006, la care proiectul se raportează.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	Proiectul creează cadrul juridic intern necesar implementării Directivei 2013/54/UE, prin instituirea mecanismului național de respectare și asigurare a aplicării părților relevante din MLC 2006. Aprobarea măsurilor incluse în proiect este necesară întrucât cadrul normativ existent reglementează obligațiile generale ale statului de pavilion (siguranță și prevenirea poluării - Directiva 2009/21/CE, transpusă prin Hotărârea Guvernului nr. 414/2020), fără a acoperi dimensiunea muncii maritime. Proiectul funcționează complementar acestui cadru general și se corelează cu cadrul aplicabil organizațiilor recunoscute (aflat în proces de actualizare) și cu cadrul de aderare a Republicii Moldova la MLC 2006 (în proces de promovare).
6.	Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
	Proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim pe navele care arborează pavilionul Republicii Moldova va fi supus procesului de consultare publică și avizare/expertizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 și principiilor transparenței decizionale, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ, ulterior înregistrării și proiectul

	și documentele aferente, vor fi plasate pe platforma guvernamentală de consultări publice www.particip.gov.md , la adresa: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16691 În cadrul procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre avizare următoarelor autorități și entități publice interesate: - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Afacerilor Externe; - Ministerul Sănătății; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale (Inspectoratul de Stat al Muncii); - Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal; - Centrul de Armonizare a Legislației. unde părțile interesate vor prezenta propuneri și obiecții în termenul prevăzut de lege.
7.	Concluziile expertizelor
	După definitivarea proiectului actului normativ potrivit avizelor, expertizei de compatibilitate cu legislația UE și rezultatelor consulturilor publice, proiectul urmează a fi expertizat de Ministerul Justiției în conformitate cu art.37 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și de Centrul Național Anticorupție în conformitate cu art.36 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
	Proiectul se încorporează în cadrul normativ existent ca act nou, fără a modifica sau abroga acte normative în vigoare. Regulamentul se aplică complementar Regulamentului-cadru aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 414/2020: cele două cadre au obiecte diferite - siguranța navigației și prevenirea poluării (Directiva 2009/21/CE), respectiv munca maritimă (Directiva 2013/54/UE) - și se aplică distinct, potrivit obiectului fiecăruia, fără modificare reciprocă. Proiectul se corelează cu un alt proiect de hotărâre a Guvernului privind aprobarea Regulamentului cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție, control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime și abrogarea unor hotărâri ale Guvernului (în proces de promovare NU 582/MIDR/2026), trimiterea fiind ajustată după adoptarea acestuia, și cu Legea nr. 151/2026 pentru ratificarea Convenției privind munca în sectorul maritim, astfel cum a fost amendată, adoptată la Geneva la 23 februarie 2006, aprobată la 28.07.2026.

	Proiectul nu modifică și nu completează Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și Nomenclatorul actelor permise, întrucât certificatul de muncă maritimă și Declarația de conformitate a muncii maritime sunt acte de atestare a conformității emise de stat în calitate de stat de pavilion, iar nu acte permise.
9.	Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
	Implementarea se asigură de Agenția Navală a Republicii Moldova, căreia i se pune în sarcină monitorizarea și implementarea hotărârii, sub controlul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, care aprobă, prin ordin al ministrului, măsurile de adaptare a monitorizării pentru navele cu un tonaj brut mai mic de 200 care nu efectuează curse internaționale. Sub aspectul capacităților de implementare, aplicarea palierului muncii maritime revine subdiviziunii specializate existente a Agenției Navale, care exercită în prezent palierul controlului statului de pavilion în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 414/2020 și care este alcătuită din două unități de personal. Implementarea nu presupune crearea de structuri ori posturi noi și nici resurse financiare suplimentare, ci extinderea funcțională a unei subdiviziuni deja constituite, în limita efectivului actual al Agenției Navale. Soluția corespunde principiului proporționalității: în condițiile specifice ale Republicii Moldova și ale situației flotei, Agenția Navală nu poate constitui structuri de personal separate pentru fiecare palier de control. Operaționalizarea se realizează prin procedurile interne pe care Agenția Navală le adoptă în temeiul Regulamentului - în special procedurile de inspecție, sistemul de calificare a inspectorilor de muncă maritimă, criteriile de autorizare și supraveghere a organizațiilor recunoscute și modul de ținere a evidenței. În acest scop, hotărârea prevede un termen de intrare în vigoare de 6 luni de la publicare, care permite elaborarea acestor proceduri. Măsurarea performanței actului normativ se asigură prin evidența ținută de Agenția Navală (a navelor inspectate și certificate, a certificatelor emise, a plângerilor examinate și a măsurilor dispuse), prin raportarea și cooperarea cu autoritățile naționale și internaționale, precum și prin revizuirea periodică a sistemului de inspecție și utilizarea rezultatelor evaluării pentru îmbunătățirea acestuia.

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

Vladimir BOLEA