



**Constanta
Port Business
Association**

Constanța Port Business Association
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax: 0241 484 836, E-mail: office@portbusiness.ro
www.portbusiness.ro



Liga Navală Română
Sos. Griviței 121, Sector 1, București
C.U.I. 7025860
www.lnr.ro

Nr. 01/15.04.2019

Către,

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI – domnul Klaus IOHANNIS

Referitor: Sectorul naval

Stimate Domnule Președinte,

Subscriese,

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, persoana juridică română fără scop patrimonial, cu sediul în București, Calea Griviței 121, sector 1, tel/fax: 01 310 10 10, e-mail: office@liganavala.ro, asociație de interese public pentru promovarea intereselor pe apă ale României, reprezentată legal prin Președintele Consiliului Director Național,

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ „CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION”, persoană juridică română, cu sediul în Constanța, Bd. Mamaia nr. 182, Parter, 900540, autorizată potrivit Sentinței Civile nr. 88/04.06.1992, tel./fax. 0241/484.836, e-mail: office@portbusiness.ro, organizație reprezentativă la nivelul sectorului de activitate "Transporturi pe apă și servicii conexe. Transporturi aeriene și servicii conexe", membră a Federației Române a Patronatelor din Domeniul Aero – Naval (FRPAN), a Confederației Naționale a Patronatului Român, reprezentată legal prin Președinte,

SINDICATUL LIBER AL NAVIGATORILOR, persoană juridică română, cu sediul în Constanța, Incintă Port Constanța, clădirea Bursa Nouă, cod 900900, tel. 0241 616 915, fax 0241 618 587, e-mail sln@sln.org.ro, afiliată ITF și ETF Seafarers, reprezentată legal prin Președinte,

în calitate de reprezentanți legitimi ai membrilor noștri, în speță:

- personalul navigant la bordul navelor maritime comerciale,
- cei mai importanți agenți economici din Porturile Constanța, Midia, Mangalia, atât investitori locali, cât și grupuri internaționale prezente prin investiții în aceste porturi,

Vă transmitem prezenta scrisoare și vă solicităm respectuos, implicarea în problemele existente în sectorul naval, un sector de activitate deosebit de important în economia Statului Român.

Climatul politic și economic din România ultimelor trei decenii a avut un impact devastator atât asupra sectorului transporturilor navale, maritime și pe căi navigabile interioare cât și asupra industriei portuare. Astfel, în cei aproape 30 de ani care s-au scurs din decembrie 1989, deciziile succesive ale Statului român referitoare atât la flota maritimă națională de transport maritim cât și la flota națională de pescuit oceanic au avut ca rezultat dispariția pavilionului Român.



**Constanta
Port Business
Association**

Constanța Port Business Association
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax: 0241 484 836, E-mail: office@portbusiness.ro
www.portbusiness.ro



Liga Navală Română
Sos. Griviței 121, Sector 1, București
C.U.I. 7025860
www.lnr.ro

Astfel, de la 302 nave maritime de transport, aproximativ 60 de nave de pescuit oceanic și peste 70 de nave aflate în diferite stadii de construcție în șantierele navale românești la 31 decembrie 1989, astăzi, avem zero nave înmatriculate sub pavilion Român.

Dispariția calității de armator, a deprinderilor și mecanismelor de natură tehnică ce decurg din această calitate a administrației maritime a României, dar și continua depersonalizare și deprofesionalizare a resursei umane care își desfășoară activitatea în instituțiile de resort, au determinat efecte în cascadă.

Mediul legislativ aplicabil sectorului maritim autohton a ajuns total desprins de cel internațional prin neadoptarea și netranspunerea la termenele asumate a unor importante convenții din domeniul maritim.

Nu mai departe de aprilie 2019, din cauza neraportărilor la timp a conformității sistemului educațional din România cu prevederile convențiilor internaționale aplicabile, România a riscat să nu se mai afle pe lista albă a echipajelor lumii întocmită de Organizația Maritimă Internațională. Doar amânarea cu un an a amendării listei albe a făcut ca echipajele românești să nu adauge un imens semn de întrebare din partea viitorilor angajatori la căutarea unui loc de muncă.

Absența navelor maritime de transport înmatriculate sub pavilion român pune în pericol continuitatea sistemului de învățământ de specialitate din România. În afara faptului că acesta a îmbrățișat o abordare antreprenorială afișând cifre de școlarizare nejustificate de nicio comandă socială care să aibă ca finalitate inserția absolvenților în flota comercială internațională, învățământul superior de marină se confruntă cu două probleme majore cu impact negativ în ceea ce privește probabilitatea de angajare a absolventului din România. Prima ține de calitatea actului de învățământ exersat în sistemul de învățământ de marină din România nesuținut de companii autohtone de transport maritim care să impună standarde calitative actuale programelor de învățământ. A doua constă în imposibilitatea de a asigura studenților, în conformitate cu impunerile convențiilor internaționale aplicabile, un minim de 12 luni de practică la bordul navelor înainte de examenul de brevet.

Lipsa de reacție instituțională în fața celor enumerate mai sus și nu numai, pune în pericol viitorul pe termen scurt și mediu a nu mai puțin de 30.000 de români care își câștigă existența la bordul navelor flotei maritime internaționale și condamnă, pe termen mediu și lung, sectorul naval din România.

Fără o strategie coerentă, realistă și agreată de către toate părțile implicate în industria de transport naval, România navală riscă să înceteze să mai existe.

Portul Constanța, în termeni de volume de trafic, se află încă **sub maximul istoric de 62.4 milioane de tone înregistrat cu 30 de ani în urmă, în 1988**, perioadă în care majoritatea porturilor europene competitive și-a triplat volumele de trafic.

De altfel, Portul Constanța a rămas la **statutul de port regional îmbătrânit într-o realitate de altădată, fără o proiecție de viitor din cauza lipsei variantelor de tranzit acum, în secolul XXI, când volumele de trafic portuar sunt atrase de prezența pe piață, servicii de calitate, viteză de operare, racordare intermodală, viteză de tranzitare, facilități oferite și profesionalism.**



**Constanta
Port Business
Association**

Constanța Port Business Association
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax: 0241 484 836, E-mail: office@portbusiness.ro
www.portbusiness.ro



Liga Navala Româna
Sos. Griviței 121, Sector 1, București
C.U.I. 7025860
www.lnr.ro

Absența de pe coridoarele externe și necoordonarea intenționată sau din incompetență cu necesarul de marfă și de investiții în infrastructura portuară deusolează clienții existenți și îi îndepărtează pe cei potențiali.

În lipsa unui trafic constant, porturile dunărene nu au perspective de dezvoltare sau, chiar mai rău, au început să își reducă sau chiar să închidă activitatea. Eficientizarea folosirii celor 1045 de kilometri de Dunăre ar alinia România la perspectiva europeană care își concentrează prestația investițională pe rețele de transport de ape interioare care **diminuează congestiile rutiere și au un minim impact asupra mediului.**

Turismul nautic supraviețuiește doar datorită frumuseții naturale a Deltei Dunării, **fiind inexistent în politica națională de dezvoltare a turismului.**

Având în vedere:

lipsa cronică de interes politic în domeniul transporturilor navale și absența totală a acestui sector în cadrul politicilor și strategiilor naționale de dezvoltare economice și sociale;

deprofesionalizarea, depersonalizarea și lipsa de continuitate a resursei umane specializate în cadrul instituțiilor administrative de resort, cum ar fi: Autoritatea Navală Română, Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime” Constanța, Compania Națională „Administrația Canalelor Navigabile” din cauza politizării excesive sau a aplicării defectuoase a prevederilor legate de obligativitatea expertizei în domeniul maritim – portuar (Legea 235/2017) prin ocolirea intenționată a unei selecții corespunzătoare și promovarea în consecință a unor persoane lipsite de o calificare profesională și viziune adecvate acestui domeniu de activitate;

menținerea în continuare a aceleiași rotații iresponsabile bazate pe orice alte considerente decât competența și experiența a managerilor și persoanelor din conducerea unor instituții de o importanță națională;

Va adânci promiscuitatea viitorului sectorului naval - maritim, portuar, fluvial - sector de un imens potențial economic și social pentru România.

În concluzie:

Organizația Patronală Constanța Port Business Association, Liga Navala Româna și Sindicatul Liber al Navigatorilor consideră că **lipsa de reacție instituțională** în ceea ce privește cele prezentate mai sus **va avea efecte ireversibile** asupra moștenirii navale, maritime, fluviale și portuare a României și va aduce grave atingeri modului de viață a unui număr important de români.

Astfel, domnule Președinte,

Vă rugăm să luați act de starea de fapt alarmantă a sectorului de activitate al transporturilor navale din România și să depuneți diligențele pe care le aveți la dispoziție în vederea **Asumării unei viziuni navale naționale a României care să:**



**Constanta
Port Business
Association**

Constanța Port Business Association
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax: 0241 484 836, E-mail: office@portbusiness.ro
www.portbusiness.ro



Liga Navală Română
Sos. Griviței 121, Sector 1, București
C.U.I. 7025860
www.lnr.ro

Aibă ca obiectiv principal transformarea României în lider regional al transporturilor navale (maritime și fluviale) în zona Mării Negre;

Aibă ca obiectiv recăpătarea calității de armator a administrației maritime a României prin înființarea unei companii naționale de transport maritim de importanță strategică și prin prisma asigurării comenzii sociale pentru învățământul superior de marină din România și a perioadei de practică la bord pentru absolvenții acestuia în vederea definitivării parcursului educațional și a menținerii României ca furnizor de resursă umană înalt calificată pentru flota mondială

Elaboreze o politică portuară națională care să aibă ca obiectiv sustenabilitatea volumelor de marfă atrase de porturile românești prin consolidarea traficului captiv și atragerea, prin soluții fluente, a traficului de tranzit spre Europa Centrală.

Transforme Dunărea în principala cale navigabilă de ape interioare din Europa de Est.

Organizația Patronală Constanța Port Business Association, Liga Navală Română, și Sindicatul Liber al Navigatorilor consideră că un prim pas spre gestionarea problemelor menționate mai sus este apelarea la competență ca prim criteriu în ceea ce privește managementul autorităților și administrațiilor din domeniu și definirea unei strategii naționale navale ai cărei parametri de performanță să însemne locuri de muncă în domeniul naval, volume de trafic și plus valoare în activitățile direct și indirect influențate de acest sector de activitate.

Având în vedere prezenta scrisoare, așteptăm cu interes răspunsul dumneavoastră la coordonatele din antet și vă stăm astfel la dispoziție pentru oferirea oricăror informații și date suplimentare ce vă pot sprijini în demersurile dumneavoastră viitoare.

Cu deosebită considerație,

CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION

prin Președinte,

Viorel PANAIT



LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

prin Președinte,

Laurențiu MIRONESCU



SINDICATUL LIBER AL NAVIGATORILOR

prin Președinte,

Adrian MIHĂLCIOIU

