

**Nr. 229/25.07.2019**

**Către,**

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**Domnului Alexandru Răzvan CUC - Ministrul Transporturilor**

**În atenția:** **DIRECȚIA GENERALĂ TRANSPORT NAVAL**  
**Doamnei Director Gabriela Murgeanu**

**Spre știință:** **Compania Națională „ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME” S.A. CONSTANȚA**  
**Dnei. Director General**

**Referitor:** **Regulament Portuar - Administrația Porturilor Maritime Constanța**

**Stimate Domnule Ministru,**

**Stimate Doamne,**

**Subscrisa, 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, reprezentată legal prin Președinte, 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 Roman (C.N.P.R.), fiind astfel reprezentată atât în Consiliul Economic și Social cât și în comisiile de dialog social din cadrul ministerelor și autorităților publice la nivel local, dar și membră a Pro Danube International,

În calitate de reprezentant legitim al membrilor noștri, respectiv cei mai importanți agenți economici din Porturile Constanța, Midia, Mangalia, atât investitori locali, cât și grupuri internaționale prezente prin investiții în aceste porturi,

Și având în vedere procesul de actualizare și consultările ce au avut loc în acest sens, în perioada martie - mai 2019, între autoritățile portuare și asociațiile patronale și profesionale reprezentative, având ca obiect necesitatea îmbunătățirii Regulamentului portuar al porturilor maritime românești aflate în administrarea Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța;

De asemenea, dispozițiile art. 24 alin. (2), (4) și (5) din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999, potrivit căreia Administrațiile au obligația să întocmească regulamente portuare, pe baza regulamentului-cadru elaborat de direcție, acestea sunt avizate din punct de vedere al siguranței navigației de Autoritatea Navală Română și intră în vigoare după avizarea de către direcția de specialitate din cadrul Ministerului Transporturilor;



**Cât și propunerea de modificare definitivă a acestui Regulament, la care s-a ajuns în urma consultării menționate și a fost înaintată în atenția dumneavoastră, de către Administrația Porturilor Maritime Constanța;**

**Vă transmitem prezenta scrisoare, prin care dorim să formulăm precizări referitoare la acest subiect deosebit de important pentru derularea în condiții optime a activității în portul Constanța, cât și pentru atragerea traficului de mărfuri.**

Menționăm încă o dată faptul că, în ultimele câteva luni, documentul s-a aflat în discuția tuturor actorilor interesați, scopul fiind actualizarea, racordarea și implementarea unui Regulament Portuar vechi, la condițiile actuale și trendurile internaționale.

Inițiativa acestui demers a aparținut Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța, autoritatea în măsură să constate necesitatea modificării și implementării rapide a propriului Regulament, care să răspundă astfel tuturor nevoilor de calitate, eficiență și siguranță.

Refuzul Autorității Navale Române de a aviza **EXCLUSIV** din punct de vedere al siguranței navigației acest document, refuz formulat prin Adresa ANR nr.74328/11.07.2019 și Adresa ANR nr. 75337/15.07.2019 în sensul, susținerii modificărilor și completărilor referitoare la interzicerea afilierii pentru siguranța portuară și a celor privind tipul constructiv al remorcherelor, dar prin includerea acestor reglementări în alte acte normative (respectiv prin modificarea O.G. nr. 22/1999 și a OMT nr. 548/2014), apreciem a fi un act de rea-credință și împiedicare a unor demersuri comune, al caror scop unic este ca portul Constanța să devină un mediu mai atractiv pentru fluxurile de marfă, în condiții de siguranță și securitate, față de clienți.

Apreciam astfel că, Autoritatea Navală Română canalizează discuțiile către soluții false, deoarece:

- 1) Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța a constatat necesitatea și a inițiat modificarea propriului Regulament de exploatare.

Administrația portuară a stabilit astfel, în cadrul consultărilor, că aceste criterii tehnice privind dotările constructive ale remorcherelor trebuie să fie prezente în propriul regulament - Regulamentul Portuar al porturilor maritime românești aflate în administrarea Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța.

OMT nr. 548/2014 privind autorizarea operatorilor economici pentru desfășurarea activităților conexe de transport naval reglementează autorizarea de către Autoritatea Navală Română a operatorilor economici, în vederea desfășurării remorcajului de manevră, emitând autorizațiile, ca urmare a dovedirii deținerii în proprietate sau chirie a unui remorcher, concomitent cu îndeplinirea unor criterii tehnice specifice, de către 1 - 4 remorchere, în funcție de tipul navei pentru care se prestează serviciul de remorcaj.

Ulterior, agentul economic astfel autorizat, încheie un contract cu Administrația Porturilor Maritime Constanța, unde însă în vederea desfășurării activității de remorcaj de manevră, trebuie să facă dovada deținerii a minim 14 remorchere. În consecință, 10 din aceste remorchere nu sunt incluse în autorizația emisă de ANR, iar cerința APMC de includere a unor astfel de criterii tehnice obligatorii, inclusiv în Regulamentul Portuar, este una corectă și justificată, în linie cu prevederile Regulamentul European nr. 352/2017.

Mai mult decât atât, criteriul tehnic cu minim 2 linii propulsoare, nu este unul excesiv, din punct de vedere al siguranței navigației, fiind astfel acceptate la manevre, remorcherile construite strict pentru remorcajul de manevră și nu pentru remorcajul de linie (remorcheri construite cu 1 singur propulsor).

De asemenea, printr-o astfel de reglementare sunt respectate inclusiv prevederile Convențiilor Europene în acest sens, Regulamentul European nr. 352/2017 prevăzând dreptul administrațiilor portuare de a-și stabili criteriile tehnice privind accesul în piață a operatorilor economici.

- 2) Referitor la propunerile de completare a Regulamentului, privind interzicerea afilierii pentru siguranța portuară, documentul în forma sa finală, stabilește astfel cum am menționat și anterior, modalități și norme de desfășurare a activităților și serviciilor portuare, în deplină concordanță cu legislația română (Codul Fiscal, Normele Metodologice de aplicare ale Codului Fiscal, Legea nr. 31/1990 a societăților comerciale, Legea concurenței nr. 21/1996), dar și cu bunele practici portuare acceptate internațional, cât și a Regulamentului European nr. 352/2017.

**În concluzie, având în vedere că Regulamentul portuar în discuție a fost inițiat de CN APMC și cuprinde propuneri de modificare specifice porturilor pe care le are în administrare inițiatorul, Autoritatea Navală Română a fost invitată să avizeze propunerile de modificare din acest regulament și nu cadrul legislativ general aplicabil tuturor porturilor românești.**

**Drept urmare, vă rugăm să analizați și avizați documentul în forma sa finală discutată și să îndepliniți toate procedurile necesare în vederea aplicării imediate și monitorizării sale ulterioare.**

Având în vedere prezenta scrisoare, vă stăm totodată la dispoziție pentru oferirea oricăror informații și date suplimentare ce vă pot sprijini în acțiunile dumneavoastră.

Cu deosebită considerație,

**Organizația Patronală**

