



**Nr. 295 / 17 August 2020**

**Constanța, 17 August 2020**

**Către:** **MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
Bulevardul Dinicu Golescu, nr. 38, Sector 1, București

**COMPANIA NAȚIONALĂ „ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME”  
S.A. CONSTANȚA**

Incinta Port Constanța, Gara Maritimă

**În atenția:** **Domnului Lucian Nicolae BODE**  
Ministrul Transporturilor

**Domnului Alexandru HAGIANI**  
Secretar de Stat

**Doamnei Gabriela MURGEANU**  
Director Direcția de Transport Naval

**Domnului Costel STANCA**  
Director General

Stimate Doamnă Ministru, stimată Doamnă, Stimați Domni,

**Ref:** *Serviciul de transport RO-RO în Portul Constanța*

**ORGANIZAȚIA PATRONALĂ „CONSTANȚA 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](mailto:office@portbusiness.ro) (în continuare denumită „**Organizație**”), reprezentată legal prin Președinte, Viorel PANAIT, 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 (C.N.P.R.), fiind astfel reprezentați 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 FEPORT (Federation of European Private Port Operators) și a Pro Danube International,

Reprezentând o majoritate de cel puțin 2/3 din operatorii portuari din Portul Constanța și cuprinzând deopotrivă atât marii investitori locali, cât și grupurile internaționale prezente prin investiții locale în acest Port,

Vă transmitem prezenta scrisoare pentru a vă solicita respectuos implicarea directă în adoptarea tuturor măsurilor ce se impun pentru facilitarea implementării unei noi partide de mărfuri ce ar urma să tranziteze Portul Constanța, cel mai mare port al României de la Marea Neagră.

## **1. Nouă partidă de mărfuri în Portul Constanța**

Operatorii economici ce fac parte din Organizația noastră, împreună cu partenerii lor comerciali au identificat o oportunitate de dezvoltare a unei noi partide de mărfuri ce ar putea atrage un trafic semnificativ în Portul Constanța.

Astfel, unii operatori portuari ce desfășoară și în prezent activitate de operare în Portul Constanța, au fundamentat și demarat dezvoltarea unei noi linii de business, care se află în deplină concordanță cu politicile de dezvoltare ale transportului naval adoptate la nivelul Uniunii Europene, dar și național. Supunem atenției dumneavoastră această nouă linie de dezvoltare pe care autoritățile administrației publice centrale ale României, împreună cu administrațiile cărora le-a fost concesionată spre administrare și exploatare infrastructura de transport naval din România, ar trebui să o ia în considerare.

### **i. O nouă linie de business în Portul Constanța**

În considerarea dezideratului actual de atragere a noi volume de mărfuri către Portul Constanța și dezvoltarea sau îmbunătățirea transportului naval și fluvial atât la nivelul Statului Român, dar și la nivel comunitar, s-a identificat o nouă partidă de mărfuri ce ar putea să contribuie în mod semnificativ la creșterea traficului de mărfuri ce tranzitează anual Portul Constanța.

Aceasta este reprezentată de dezvoltarea unui tip de navigație cu tradiție în Europa și anume transportul maritim cu nave specializate de tip RO-RO. Aceasta ar presupune deschiderea unor rute comerciale regulate între porturile maritime din România și state cu deschidere la Marea Neagră, printre cele mai însemnate și asupra cărora avem cunoștință că există un interes concret fiind Turcia și Georgia.

Deschiderea noilor rute RO-RO ar avea drept efect imediat îmbunătățirea legăturilor comerciale dintre România și celelalte state riverane de la Marea Neagră, un interes aparte fiind manifestat pentru unele porturi din Turcia, printre care cel mai important este portul Karasu.

Potrivit informațiilor și studiilor puse la dispoziția Organizației de către operatori economici ce desfășoară activitate în Portul Constanța, este estimat ca prin implementarea noii rute RO-RO Constanța – Karasu în viitorul imediat vor tranzita aproximativ 30.000 – 60.000 unități pe an prin Portul Constanța, stabilind un număr de 4-6 voiaje pe săptămână, creându-se astfel o linie constantă de transport între cele două porturi. Într-o dezvoltare viitoare acest număr poate crește semnificativ prin atractivitatea pe care această nouă rută o poate crea, depășind într-un viitor mediu, 100.000 de unități pe an.

La analiza efectuată asupra viabilității proiectului, s-au avut în vedere avantajele majore pe care portul Karasu le prezintă:

- Poziționarea geografică, fiind cel mai apropiat port turcesc de celelalte porturi din Marea Neagră;
- Poziționarea sa permite evitarea traficului congestionat din zona strâmtorii Bosfor;
- Reprezintă o nouă poartă de import export din regiunea Marmara;
- Conexiuni directe cu principalele rute de transport din regiune, atât feroviare, cât și rutiere.



ii. Soluție de transport viabilă

Transportul maritim pe distanțe scurte va juca în viitorul apropiat un rol tot mai însemnat în privința transporturilor de mărfuri și a lanțurilor logistice, fiind încurajat inclusiv la nivelul Uniunii Europene. Agenda Uniunii Europene privind transporturile include dezvoltarea transportului maritim ca soluție alternativă pentru căile feroviare și rutiere tot mai aglomerate.

În contextul politicilor generale adoptate până în prezent la nivelul Uniunii Europene, dar mai ales, având în vedere direcțiile de dezvoltare pe care Uniunea Europeană le propune pentru viitorul transporturilor, subliniem faptul că transportul maritim și fluvial pe distanțe scurte, pare să reprezinte o direcție clară urmărită de către Uniunea Europeană.

Reprezentând o preocupare constantă a Uniunii Europene, la care România trebuie să se alinieze, protecția mediului a revenit în atenția autorităților comunitare în ultima perioadă. Se încearcă astfel adoptarea și implementarea unor măsuri în legătură cu transporturile care să reducă impactul pe care această activitate economică îl produce în mod direct asupra mediului. Dezvoltarea transportului maritim de tip RO-RO este tocmai una dintre măsurile de natură a produce un impact semnificativ în legătură cu acest deziderat al protecției mediului.

iii. Impact pe orizontală asupra economiei

Mai mult decât impactul asupra mediului și beneficiile indirecte pe care noua linie de dezvoltare a transportului maritim le prezintă, implementarea unor rute de transport RO-RO este de natură a aduce un beneficiu economic important.

Astfel, trebuie avute în vedere veniturile directe ce pot fi realizate de către administrațiile portuare cărora le-a fost concesionată spre administrare și exploatare infrastructura de transport naval din România, dar și veniturile indirecte ce pot fi atrase la Bugetul de Stat prin contribuții directe sau indirecte.

În primul rând, este de domeniul evidenței faptul că atragerea unui trafic cât mai mare de mărfuri trebuie să reprezinte o preocupare constantă a administrațiilor portuare. Prin creșterea traficului de mărfuri ce tranzitează sau sunt operate în porturile românești, se asigură creșterea directă a veniturilor realizate de către administrațiile portuare, prin tarifele pe care acestea le încasează în legătură cu noile mărfuri.

În al doilea rând, o creștere a veniturilor administrației înseamnă o creștere proporțională a veniturilor globale ale Bugetului de Stat.

În al treilea rând, operarea unei noi partide de mărfuri și creșterea în consecință a traficului de mărfuri operate în porturile românești conduce la creșterea indirectă a veniturilor de la Bugetul de Stat, date fiind taxele și impozitele pe care operatorii le au de achitat către Bugetul de Stat proporționale cu veniturile realizate.



Nu în ultimul rând, atragerea unei noi partide de mărfuri în porturile României de la Marea Neagră este de natură a produce un impact semnificativ asupra altor ramuri adiacente acestei noi ramuri de business, precum turismul și piața forței de muncă.

Subliniem pe această cale faptul că impactul măsurilor de dezvoltare a acestei noi linii de business asupra pieței forței de muncă din România nu poate fi neglijat, în special în contextul actual generat de pandemia Covid – 19, când piața forței de muncă a cunoscut un declin semnificativ. Este de domeniul evidenței că Statul Român trebuie să utilizeze toate pârghiile pe care le are la îndemână pentru încurajarea oricăror măsuri ce ar putea contribui în mod semnificativ la diminuarea impactului evenimentelor din ultimul an asupra forței de muncă.

#### iv. Dezvoltarea relațiilor regionale

Vă aducem la cunoștință prin prezenta scrisoare faptul că există printre membrii Organizației entități care și-au manifestat interesul expres pentru dezvoltarea liniilor de transport RO-RO cu porturi din Turcia și, în special, cu portul Karasu.

Cu toate acestea, putem confirma faptul că, deși în stadiu incipient, există un interes crescut și pentru dezvoltarea unor legături directe între porturile românești și porturi de pe coasta de est a Mării Negre, respectiv Georgia.

Deschiderea acestor noi rute RO-RO poate reprezenta un avantaj competitiv major pentru porturile românești, prin deschiderea rutelor comerciale cu Asia Centrală, fapt imposibil sau complet ineficient economic astăzi prin utilizarea căilor de transport rutiere sau feroviare existente.

Portul Constanța beneficiază de o poziționare geografică strategică, fiind situat pe coridorul de transport pan-european Rhin-Dunăre. Portul Constanța are un rol major în cadrul rețelei europene de transport, fiind favorabil localizat la intersecția rutelor comerciale care leagă piețele țărilor fără ieșire la mare din Europa Centrală și de Est cu regiunea Transcaucaz, Asia Centrală și Extremul Orient. Dezvoltarea noilor rute RO-RO este de natură a potența în mod semnificativ avantajele de care Portul Constanța beneficiază prin poziționarea sa geografică.

## 2. Costuri aferente operării noilor mărfuri în porturile din România

În pofida avantajelor evidente pe care dezvoltarea noilor rute de transport RO-RO le prezintă și pe care le-am detaliat anterior, trebuie să vă aducem la cunoștință faptul că atât operatorii portuari din România, cât și partenerii comerciali ai acestora au identificat impedimente majore la continuarea acestei activități, astfel cum le vom detalia în cele ce urmează.

Încă de la începutul anului 2020, au fost efectuate o serie de voiaje RO-RO între porturile Constanța și Karasu, care au dovedit eficacitatea acestei noi rute de transport. Cu toate acestea, operatorii care le-au executat s-au confruntat cu un impediment major de ordin financiar, care este de natură a periclita în mod substanțial continuarea acestei activități.





Chiar asumându-și rolul de pionierat în domeniu, sarcinile administrative și financiare pe care administrațiile portuare din România le impun acestei modalități de transport s-au dovedit a fi imposibil de asumat.

Astfel, din analiza comparativă efectuată de către operatorii portuari, s-a constatat faptul că tarifele și costurile aplicate în porturile românești sunt cu până la de 5 ori mai mari decât în alte porturi vest europene, pentru activități similare.

Prin prezenta solicităm entităților cu atribuții în domeniu să întreprindă toate măsurile ce se impun pentru reglementarea acestei situații, astfel încât să se evite pierderea unei noi partide de mărfuri ce ar putea să fie operată în Portul Constanța și, în consecință, a unui trafic însemnat ce ar putea fi atras spre acesta.

În aceste condiții, s-a identificat un cost total de aproximativ 12.000 Euro/voiaj aplicabil în România prin comparație cu cele aplicabile spre exemplu în Marea Mediterană ce nu depășesc 2.500 Euro, Marea Baltică aproximativ 3.000 Euro sau chiar Turcia, unde deși sunt mai ridicate decât la nivelul Uniunii Europene, ele nu depășesc 8.000 Euro/voiaj.

Având în vedere condițiile tehnice ce permit dezvoltarea acestei noi rute comerciale, precum și interesul crescut arătat de diverse entități pentru aceasta, este evident faptul că se impun a fi adoptate de urgență măsuri pentru diminuarea costurilor pe care acostarea și operarea în Portul Constanța le presupun, cel puțin până la concurența costurilor practicate în alte porturi comunitare comparabile, astfel încât să se evite pierderea unui trafic însemnat ce ar putea fi atras în Portul Constanța.

### **3. Cadrul legal aplicabil și propuneri de lege ferenda**

În urma analizei centrilor de cost pe care îi implică activitatea de transport cu nave de tip RO-RO ce ar putea fi desfășurată prin stabilirea unor voiaje cu caracter de continuitate efectuate între Constanța și Karasu, au fost identificate ca reprezentând un element de cost esențial, costurile ocazionate de obligativitatea serviciilor de pilotaj, respectiv remorcaj a navelor în Portul Constanța.

În legătură cu acestea servicii, vă rugăm să aveți în vedere următoarele elemente:

- a) pilotajul și remorcajul reprezintă servicii de siguranță în porturi;
- b) legislația comunitară, precum și cea națională permit aplicarea unor excepții de la obligativitatea serviciilor de siguranță, în anumite condiții;
- c) cu excepția României, aproape toate statele Uniunii Europene, aplica astfel de excepții de la obligativitatea serviciilor de siguranță în legătură cu anumite nave, rute sau operațiuni.

În acest context general, subliniem faptul că potrivit prevederilor art. 10 din Regulamentul UE 2017/352 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor (în cele ce urmează „Regulament”), dispozițiile Regulamentului nu ar trebui să se aplice serviciilor de pilotaj.



În vederea aplicării prevederilor Regulamentului, trebuie avute în vedere în mod particular dispozițiile paragrafului 39 din preambul, potrivit cărora fiecare zonă de pilotaj necesită o experiență de înaltă specializare și cunoștințe locale din partea pilotului. Cu toate acestea, în situația în care condițiile de siguranță permit acest lucru, este important ca toate statele membre să încurajeze utilizarea certificatelor de exceptare de la pilotaj sau a unor mecanisme echivalente cu scopul de a îmbunătăți eficiența în porturi, în special pentru a stimula transportul maritim pe distanțe scurte.

Potrivit definițiilor adoptate de către autoritățile Uniunii Europene „transportul maritim pe distanțe scurte” este reprezentat de acel tip de transport efectuat pe mare sau cai navigabile între porturi situate în regiunea geografică a Europei sau între aceste porturi și porturi situate în state din afara zonei geografice a Europei, însă care au linia de coastă învecinată Europei (de exemplu porturi situate în Marea Neagră sau Marea Mediterană).

În aceste condiții, este evident faptul că o nouă linie de transport ce s-ar stabili între porturile Constanța și Karasu s-ar circumscrie definiției recunoscute la nivel european pentru transporturile maritime pe distanțe scurte.

În reglementarea obligativității, respectiv a modalităților de acordare a unor certificate de exceptare de la obligativitatea serviciului de pilotaj, trebuie să se pornească de la scopul pentru care pilotajul și remorcajul au fost implementate cu titlu obligatoriu ca principiu. Pilotul este familiar cu teritoriul portuar în care nava urmărește să acosteze, acesta ghidând nava pentru a depăși zonele aglomerate sau periculoase. Așadar, pilotul acționează drept un consultant pentru comandantul navei, astfel încât operațiunile de intrare și ieșire din port să se desfășoare în deplină siguranță.

În mod similar, obligativitatea remorcajului răspunde anumitor cerințe de ordin tehnic, ce ar face imposibilă intrarea și/sau ieșirea din unele porturi a anumitor nave în condiții de maximă siguranță.

Cu toate acestea, dată fiind specificitatea anumitor tipuri de nave sau activități, precum și pentru anumite rute, legislația comunitară, precum și cea națională permit reglementarea unor excepții. Tendința la nivel comunitar este de reglementare unitară a modalității de acordare și aplicare a acestor certificate de exceptare, astfel încât să se faciliteze acordarea acestora.

Potrivit dispozițiilor art. 49, coroborate cu prevederile art. 52 alin. (6) din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor este autoritatea de stat din România cu atribuții de decizie și reglementare în domeniul transportului naval, inclusiv cu privire la porturile, căile navigabile interioare, zonele sau porțiunile din aceste zone, precum și categoriile de nave, pentru care serviciul de pilotaj este obligatoriu, precum și modul de desfășurare a serviciului de remorcaj.

În contextul legislativ comunitar actual, autoritatea de stat cu atribuții în domeniul naval este cea care ar trebui să stabilească modalitatea, tipurile de nave sau rutele pentru care excepțiile de la aplicarea obligatorie a pilotajului, respectiv remorcajului ar trebui aplicate.

Din cunoștințele noastre și din informațiile publice la care avem acces, România este singurul stat din Uniunea Europeană care nu implementează nici utilizarea certificatelor de exceptare de la pilotaj și nici un alt mecanism echivalent care să contribuie în mod direct la îmbunătățirea eficienței în porturi și pentru stimularea transportului maritim pe distanțe scurte.

În mod particular, situația desfășurării unor voiaje regulate cu nave de tip RO-RO între porturile Constanța și Karasu se circumscrie tocmai acelor condiții în care s-ar putea reglementa o exceptare de la obligativitatea prestării serviciilor de pilotaj, respectiv remorcaj.

Adoptarea în cel mai scurt termen posibil a unor norme legale clare prin care să se reglementeze posibilitatea și condițiile în care activitățile de transport maritim desfășurate cu nave de tip RO-RO să fie exceptate de la obligativitatea serviciului de pilotaj, respectiv remorcaj, este esențială pentru implementarea acestui proiect în mod eficient.

În legătură cu adoptarea acestor reglementări, supunem atenției și analizei dumneavoastră faptul că în activitatea desfășurată cu nave de tip RO-RO se are în vedere crearea unei linii de voiaje permanentă, executate cu un număr limitat de nave, ale căror comandanți execută intrarea și ieșirea din aceleași două porturi în mod constant, cu o frecvență de 4-5 ori pe săptămână. În aceste condiții, necesitatea asigurării siguranței navigației este acoperită cu asupra de măsură, avându-se în vedere faptul că respectivul comandant al navei ar urma să execute operațiunea de intrare și ieșire din același port în mod constant. Astfel scopul primordial căruia îi răspunde impunerea obligativității serviciului de pilotaj este acoperit.

Mai mult decât atât, date fiind specificațiile și capacitățile tehnice ale navelor de tip RO-RO, și obligativitatea serviciului de remorcaj poate fi înlăturată, cu titlu de excepție în cazul acestor nave, dat fiind că, din nou, scopul de efectuare a manevrelor de intrare și ieșire din port în deplină siguranță, este acoperit.

Având în vedere toate argumentele invocate anterior, trebuie constatat faptul că menținerea obligativității serviciilor de pilotaj, respectiv remorcaj pentru navele de tip RO-RO care ar executa voiaje cu caracter de continuitate între porturile din Marea Neagră, este nu doar nejustificată, dar constituie un impediment major pentru implementarea și dezvoltarea acestei noi partide de mărfuri care poate atrage un trafic semnificativ în Portul Constanța.

În concluzie, pentru implementarea unui proiect ce ar putea constitui un real avantaj competitiv pentru Portul Constanța, **este necesară amendarea cu prioritate a legislației naționale în scopul implementării normelor comunitare și adoptarea acelor măsuri legislative care să faciliteze aplicarea unor veritabile excepții de la obligativitatea serviciilor de pilotaj, respectiv remorcaj.** Având în vedere impactul unei atare legislații asupra activității de transport naval, urmare a adoptării cadrului legal necesar, în subsidiar se va impune și amendarea regulamentelor portuare aplicabile porturilor relevante.

Ne exprimăm prin prezenta concursul pentru identificarea celor mai bune soluții tehnice și legislative pentru implementarea proiectului de dezvoltare a noii partide de mărfuri astfel cum a fost identificată prin prezenta scrisoare. În acest sens, vă asigurăm că suntem pregătiți să colaborăm cu autoritățile competente, pentru identificarea cadrului legal aplicabil în situații similare la nivelul statelor Uniunii Europene, precum și pentru orice proceduri premergătoare sau ulterioare de implementare a noului cadru legal astfel cum va fi adoptat ca urmare a aspectelor invocate prin prezenta.

În temeiul atribuțiilor entităților pe care le reprezentați în organizarea și reglementarea activității portuare din România, vă solicităm respectuos să adoptați de îndată toate măsurile pe care le considerați necesare pentru susținerea implementării și dezvoltării transportului cu nave de tip RO-RO în Portul Constanța.



**Constanta  
Port Business  
Association**

**Constanta Port Business Association**

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

Având în vedere toate cele supuse atenției dumneavoastră, ne exprimăm disponibilitatea pentru furnizarea oricăror suplimentare și pentru a răspunde eventualelor întrebări.

Cu stimă,

**Organizația Patronală  
CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION**  
prin Președinte

---

Viorel PANAIT