



384 / 6 Octombrie 2020

Către: **MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR**

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

Copie către: **Domnul Alexandru NAZARE
Consilier al Ministrului Transporturilor**

Stimate Domnule Ministru,

Ref: **Modificare contracte de concesiune încheiate între MTIC și administrațiile portuare și/sau de căi navigabile interioare**

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 (în continuare denumită „Organizația CPBA”), 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 readuce în discuție necesitatea implementării unui sistem eficient de monitorizare a concesiunilor prin care infrastructura de transport naval și de căi navigabile interioare, unul dintre bunurile cu o valoare însemnată ale Statului Român, este exploatată și administrată.

Având în vedere realitățile economice actuale și faptul că bunurile concesionate de către Statul Român administrațiilor prevăzute de dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare republicată, cu modificările și completările ulterioare (în cele ce urmează „OG nr. 22/1999”), reprezintă un bun de importanță semnificativă pentru economia românească în ansamblul său, este esențială adoptarea tuturor măsurilor legale sau contractuale ce se impun pentru protejarea acestui bun.

D

I. Asigurarea eficienței administrării și exploatări a domeniului public al statului – obiectiv principal al Statului Român

Statul Român are calitatea de **titular al dreptului de proprietate publică**, astfel cum aceasta este stabilită prin Constituție și legislația română în vigoare, iar pentru asigurarea administrării și exploatării eficiente a acestei proprietăți, încheie **contracte de concesiune** a bunurilor proprietate publică a Statului cu entități desemnate potrivit legii, prin intermediul ministerului de resort.

Astfel, în legătură cu infrastructura de transport naval, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MTIC) este cea autoritate a administrației publice centrale ce exercită atribuții în legătură cu această infrastructură critică.

În aceste condiții, trebuie reținut faptul că MTIC întrunește o triplă calitate în legătură cu aceste bunuri capitale:

- a. **În primul rând MTIC este autoritatea de stat în domeniul transporturilor care elaborează și asigură implementarea normelor legale aplicabile în domeniu.** În această calitate, MTIC elaborează și supune spre aprobare cadrul legislativ privind domeniul transporturilor, administrarea, tarifarea și utilizarea infrastructurii de transport și punerea acestei infrastructuri la dispoziția utilizatorilor, potrivit legii, în limita domeniului său de activitate. Cu toate acestea, MTIC, în calitate de autoritate de reglementare și control se supune normelor legale aplicabile ce reglementează organizarea și funcționarea diferitelor entități cu atribuții inclusiv în domeniul naval. Spre exemplu, MTIC trebuie să aplice prevederile Ordonanței de Urgență nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, potrivit căreia se limitează posibilitatea autorităților publice centrale de a interfera cu administrarea companiilor, chiar și în cazul în care capitalul social este deținut în proporție semnificativă de către Statul Român. Astfel, chiar dacă MTIC este autoritatea de stat ce stabilește normele juridice generale aplicabile, precum și politicile de dezvoltare în domeniul său de activitate, această atribuție a sa este limitată de cadrul legal general aplicabil.
- b. **În al doilea rând, MTIC exercită întreaga autoritate asupra unităților la care ministerul îndeplinește atribuțiile pe care Statul Român le are în calitate de acționar.** Întrucât infrastructura de transport naval reprezintă un bun însemnat pentru economia Statului Român în ansamblul său, contractele de concesiune a acestor bunuri au fost atribuite, în general prin atribuire directă, unor entități special înființate în acest scop. Acestea au avut, până în prezent capital majoritar de stat. În acest context, în prezent, MTIC dispune de pârghiile necesare pentru exercitarea unui control în legătură cu politica de dezvoltare și exploatare a bunurilor proprietate publică a Statului Român. Cu toate acestea, un astfel de control va fi diminuat în mod semnificativ sau chiar eliminat în momentul în care vor fi implementate politicile de privatizare a societăților de stat, deținătoare ale concesiunilor.

În condițiile adoptării unor potențiale măsuri viitoare de diminuare a participațiilor deținute de către Statul Român în diferite societăți, se va ajunge la situația paradoxală în care, deși dreptul cel mai important al acestor societăți rămâne contractul de concesiune având ca obiect administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică a Statului, acesta din urmă va fi privat tocmai de modalitatea de control al modului în care bunurile ce îi aparțin sunt administrate și exploatare.



- c. Nu în ultimul rând, MTIC reprezintă autoritatea de stat ce exercită atribuțiile ce revin Statului Român în calitate de **proprietar al unui bun cu importanță semnificativă și având o valoare însemnată – infrastructura de transport naval a României**. Aceasta rămâne ultima pârghie de control pe care Statul Român prin ministerul de resort o poate folosi în scopul asigurării dezideratului eficienței exploatarei și administrării a acestor bunuri.

Având în vedere posibilitatea declanșării procedurilor de **diminuare a participațiilor Statului** în cele mai importante companii cu capital majoritar de stat, se impune implementarea de urgență a procedurilor aplicabile pentru crearea unor **pârghii eficiente de control** a modului în care sunt administrate și exploatare bunurile Statului Român.

Or, acest deziderat nu se poate realiza decât prin **amendarea în cel mai scurt timp a contractelor de concesiune** încheiate pe perioade foarte lungi de timp, având în vedere:

- a) Orice modificare a contractelor de concesiune se poate realiza atâta timp cât Statul Român prin MTIC deține participația majoritară în companiile cărora le-au fost atribuite aceste contracte. Orice întârziere a acestor modificări, poate conduce la situația în care aceasta va deveni imposibilă în momentul în care ar fi demarate sau finalizate potențiale proceduri de privatizare. Deși amendarea contractelor de concesiune se impune ca o măsură de protecție a bunurilor Statului Român, în situația probabilă în care orice entitate privată va dobândi o cotă semnificativă, sau chiar majoritară din capitalul social al acestor companii, orice modificare a contractului de concesiune în favoarea proprietarului bunurilor concesionate va deveni imposibilă, întrucât niciun privat nu va fi motivat să renunțe la beneficiile reglementate prin contractele de concesiune în prezent.
- b) Modificarea contractelor de concesiune este în deplină concordantă cu toate normele legale aplicabile în vigoare la această dată, atât în ceea ce privește guvernanta corporativă, normele privind concurența și cu atât mai mult cu normele comunitare în materie. Amintim în acest sens că, potrivit alineatelor (9) și (10)¹ din preambulul Regulamentului UE 352/2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor prevederile acestuia **nu vor aduce atingere normelor statelor membre care reglementează regimul proprietății aplicabil porturilor maritime și trebuie să permită diferite structuri portuare în statele membre.** Mai mult decât atât, regulamentul nu își propune să impună un model specific de administrare a porturilor și nu afectează în niciun fel competența statelor membre de a stabili modelul de administrare a porturilor.
- c) Reamintim că toate modificările propuse nu sunt de natură a îngreuna în niciun fel povara economică a administrațiilor cărora le-au fost atribuite contractele de concesiune, ci dimpotrivă, își **propun exclusiv să califice și să clarifice obligațiile contractuale ale acestor administrații.** Modificările avute în vedere trebuie să fie considerate ca fiind parte integrantă din Politicile Publice adoptate de Statul Român în domeniul transporturilor, dat fiind faptul că ele converg către

¹ „(9) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere în niciun fel normelor statelor membre care reglementează regimul proprietății aplicabil porturilor maritime și ar trebui să permită diferite structuri portuare în statele membre.

(10) Prezentul regulament nu impune un model specific de administrare a porturilor maritime și nu afectează în niciun fel competența statelor membre de a furniza, în conformitate cu dreptul Uniunii, servicii de interes general fără caracter economic. Sunt posibile diferite modele de administrare a porturilor, cu condiția respectării cadrului pentru furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară prevăzute în prezentul regulament.”





unicul scop de a asigura întreținerea și administrarea eficientă a unor bunuri importante aparținând domeniului public al Statului Român.

Modificarea contractelor de concesiune trebuie să vizeze reglementarea unor:

- i. **obligații clare ce revin în sarcina administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare în legătură cu bunurile ce le-au fost concesionate.** Trebuie menționat în acest sens, faptul că ne aflăm în prezența unor contracte de concesiune încheiate cu ani în urmă, care trebuie modernizate astfel încât să răspundă noilor realități economice. Acestea trebuie completate și îmbunătățite, în scopul de a asigura exploatarea și administrarea cât mai eficientă a unor bunuri capitate aparținând Statului Român;
- ii. **sanctiuni aplicabile pentru neîndeplinirea acestor obligații**, astfel încât să existe un anumit grad de coerciție pe care proprietarul bunurilor concesionate să o poată exercita în legătură cu acestea. Din punct de vedere juridic, nicio prevedere legală și, cu atât mai puțin contractuală, nu va căpăta eficacitate în absența unor sancțiuni aplicabil pentru neîndeplinirea sa. Este de natura relațiilor contractuale existența unor sancțiuni aplicabile pentru neîndeplinirea obligațiilor contractuale.
- iii. **modalități în care proprietarul bunurilor concesionate poate realiza verificarea și controlul modului în care sunt aduse la îndeplinire obligațiile contractuale astfel reglementate.** Menționăm faptul că, în prezent există norme legale care stabilesc în patrimoniul concedentului dreptul de a verifica modalitatea de executare a contractului de concesiune, însă aceste norme sunt neclare, iar această neclaritate a condus la imposibilitatea aplicării lor până în prezent.

Subliniem faptul că **implementarea de îndată a actelor aditionale la contractele de concesiune este esențială și trebuie să fie făcută în mod independent de orice altă măsură subsidiară.** Modificarea contractelor de concesiune trebuie să constituie o prioritate pentru MTIC în legătură cu infrastructura de transport naval, independentă de activitatea mediului de afaceri și de natură a asigura protecția drepturilor Statului Român în calitate de proprietar al infrastructurii de transport naval proprietate publică a statului. Aceasta modificare **vizează exclusiv relația contractuală dintre MTIC în calitate de autoritate de stat în domeniul transportului și care exercită dreptul de proprietate al Statului Român și administrațiile portuare cărora bunurile ce fac obiectul acestui drept le-au fost concesionate.**

2. **Înființare comisie monitorizare contracte de concesiune**

În subsidiar, subliniem faptul că modalitatea cea mai eficientă în care se poate realiza controlul modului de executare a contractelor de concesiune este reprezentată de înființarea unei **comisii speciale de monitorizare în legătură cu fiecare contract de concesiune în parte.** Acestea ar trebui să aibă în componența lor atât reprezentanți ai autorității publice ce exercită dreptul de proprietate al Statului Român, dar și reprezentanți ai mediului de afaceri. Învederăm faptul că implicarea mediului de afaceri în acest demers este în deplină concordanță cu prevederile comunitare în materie și este de natură a furniza autorității publice tutelare un know-how extrem de important, facilitând astfel îndeplinirea atribuțiilor de control pe care aceasta trebuie să le exercite.

În aceste condiții se va putea **exercita în mod eficient atribuția de control și aplicarea întocmai a prevederilor art. 42 din OG nr. 22/1999,** în redactarea sa actuală, fără a supraîncărca o administrație publică centrală deja încărcată cu foarte multe probleme legate de toate modurile de transport aflate sub autoritatea sa.

Vă reamintim totodată faptul că, potrivit discuțiilor publice purtate în Colegiul Naval, actele adiționale lucrate la nivelul MTIC au fost transmise cel puțin către Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța încă de la data la care director general al acestei companii era dl. Dan Tivilichi, iar compania a refuzat în mod categoric semnarea acestui document. Mai mult decât atât, amintim faptul că nu doar s-a refuzat semnarea documentului în forma transmisă de către MTIC în calitate de acționar majoritar și reprezentant al Statului Român în calitate de proprietar al infrastructurii de transport naval, ci compania chiar a modificat actul adițional transmis de către MTIC spre semnare.

Vă transmitem atașat spre informare proiectele de act adițional la contractul de concesiune, și, în subsidiar de ordin al ministrului transporturilor pentru înființarea comisiei de monitorizare la care s-a lucrat în grupurile de lucru organizate la nivelul MTIC împreună cu direcțiile cu atribuții în materie, la acel moment, respectiv direcția juridică, economică și administrativă, de strategie și management, transport naval și achiziții, investiții și implementarea proiectelor.

În speranța că veți adopta de îndată toate măsurile ce se impun pentru implementarea în cel mai scurt termen posibil a modificării contractelor de concesiune încheiate de către MTIC și administrațiile portuare și/sau de căi navigabile interioare rămânem la dispoziția dumneavoastră pentru orice clarificări suplimentare veți aprecia ca fiind necesare.

Cu stimă,
Organizația Patronală
CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION
prin Viorel PANAIT, Președinte

