

In atentie doamnei Director – MURGEANU Gabriela

In atentie domnului Ministru al transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor - BODE Lucian Nicolae

Referitor la - Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor pentru stabilirea porturilor și a căilor navigabile interioare pentru care serviciul de pilotaj al navelor maritime și fluviomaritime este obligatoriu și a modului de derulare a acestui serviciu, publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor, la data de 25 martie 2020

Stimați legiuitori

Asociația Pilotilor Maritimi „TRIDENT”, cu sediul în Constanța, Str. Stefan cel Mare, nr. 2, clădire administrativă, et. 3, birou 6, Jud. Constanța, înființată prin voința membrilor fondatori și înregistrată în Registrul Special de pe lângă Judecătoria Constanța, sub nr. 17 din data de 13 martie 2017, prin Președintele Consiliului Director - DOBRE Ioan Claudiu, având adresa de email: tridentpilots@gmail.com, și sediul procesual ales, în vederea comunicării actelor de procedură, în Constanța, str. Dimitrie Bolintineanu, nr. 41 B, etaj 1, birou 3, în conformitate cu prevederile legii 52/2003, privind transparența decizională în administrația publică, va prezentăm punctul nostru de vedere cu privire la <Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor pentru stabilirea porturilor și a căilor navigabile interioare pentru care serviciul de pilotaj al navelor maritime și fluviomaritime este obligatoriu și a modului de derulare a acestui serviciu>, astfel cum a fost el prezentat, la data de 25 martie 2020, pe site-ul Ministerului de Transporturi.

Aspecte de forma:

apreciem ca, în conformitate cu prevederile Art. 7, alin. 2, L 52/2003, respectiv – „Anuntul referitor la elaborarea unui proiect de act normativ va fi adus la cunoștința publicului, în condițiile alin. (1), cu cel puțin 30 de zile lucrătoare înainte de supunerea spre avizare de către autoritățile publice. anuntul va cuprinde: data afisării, o notă de fundamentare, o expunere de motive, un referat de aprobare privind necesitatea adoptării actului normativ propus, un studiu de impact și/sau de fezabilitate, după caz, textul complet al proiectului actului respectiv, precum și termenul-limită, locul și modalitatea în care cei interesați pot trimite în scris propuneri, sugestii, opinii cu valoare de recomandare privind actul normativ.”

In acest sens, apreciem ca, în prezenta situație, nu este respectat termenul de 30 de zile aferent anuntului de elaborare a unui proiect de act normativ. Totodată, după consultarea documentelor puse la dispoziție pe site-ul ministerului, nu am regăsit (1) un referat de aprobare privind necesitatea adoptării actului normativ propus, care să fie întocmit în conformitate cu prevederile legale – deoarece doar intitularea unui document ca fiind referat de aprobare, nu înseamnă ca documentul în cauză are și valoarea unui astfel de referat; (2) un studiu de impact și/sau de fezabilitate. Motiv pentru care suntem puși în imposibilitatea efectivă de a analiza cauzele inițierii unui

astfel de demers legislativ, dar si in imposibilitatea de a ne informa si de a analiza impactul asupra mediului de afaceri specific al actului normativ propus de dumneavoastra.

Deasemenea, in conformitate cu prevederile art. 7, Alin 3, din acelasi act normativ, care instituie anumite obligatii specifice, respectiv – „Anuntul referitor la elaborarea unui proiect de act normativ cu relevanta asupra mediului de afaceri se transmite de catre initiator asociatiilor de afaceri si altor asociatii legal constituite, pe domenii specifice de activitate, in termenul prevazut la alin. (2)”. Subliniem faptul ca, desi Ordonantele Militare 3/2020 si 4/2020, aduc corpul profesional al pilotilor maritimi in „prima linie” a persoanelor care realizeaza un serviciu public, de siguranta si de interes national, in momentele in care fiecare pilot in parte, isi canalizeaza intreaga energie pentru realizarea in conditii de siguranta epidemiologica a profesiei, dumneavoastra intelegeti sa ne verificati vigilenta in urmarirea internetului. In concluzie, ati intiat „NOAPTEA CA HOTII” un proiect de act normativ, fara sa respectati termenele legale, fara sa faceti anuntul in mass-media, fara sa informati asociatiile profesionale, in speranta ca va trece neobservat ...

Invocarea prevederilor art. 7, Alin. 9, legea 52/2003, in calitate de asociatie legal constituita, solicitam organizarea unei intalniri, in care, in mod public, sa fie dezbatut <Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii si comunicatiilor pentru stabilirea porturilor si a cailor navigabile interioare pentru care serviciul de pilotaj al navelor maritime si fluviomaritime este obligatoriu si a modului de derulare a acestui serviciu>, publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor, la data de 25 martie 2020.

In consecinta avand in vedere ca textul de lege invocat prevede
„Autoritatea publica in cauza este obligata sa decida organizarea unei intalniri in care sa se dezbată public proiectul de act normativ, daca acest lucru a fost cerut in scris de catre o asociatie legal constituita sau de catre o alta autoritate publica.”

Dar si faptul ca alin. 10 al aceluiasi articol prevede
„Dezbaterile publice se vor desfasura dupa urmatoarele reguli:
a) autoritatea publica responsabila, prin persoana desemnata conform alin. (7), va organiza intalnirea, va publica pe site-ul propriu si va afisa la sediul propriu, alaturi de documentele mentionate la alin. (2), si modalitatea de colectare a recomandarilor, modalitatea de inscriere si luare a cuvantului, timpul alocat luarii cuvantului si orice alte detalii de desfasurare a dezbaterii publice prin care se asigura dreptul la libera exprimare al oricarui cetatean interesat;
b) dezbaterile publice se va incheia in momentul in care toti solicitantii inscrisi la cuvant si-au exprimat recomandarile cu referire concreta doar la proiectul de act normativ in discutie;
c) la dezbaterile publice vor participa obligatoriu initiatorul si/sau initiatorii proiectului de act normativ din cadrul institutiei sau autoritatii publice locale, expertii si/sau specialistii care au participat la elaborarea notei de fundamentare, a expunerii de motive, a referatului de aprobare privind necesitatea adoptarii actului normativ propus, a studiului de impact si/sau de fezabilitate, dupa caz, si a proiectului de act normativ;
d) in termen de 10 zile calendaristice de la incheierea dezbaterii publice se asigura accesul public, pe site-ul si la sediul autoritatii publice responsabile, la urmatoarele documente: minuta dezbaterii publice, recomandarile scrise colectate, versiunile imbunatatite ale proiectului de act normativ in diverse etape ale elaborarii, rapoartele de avizare, precum si versiunea finala adoptata a actului normativ”.

In coroborare cu prevederile Decretului 195/2020, cat si a Ordonantelor Militare 1, 2, 3 si 4 din 2020, solicitam stabilirea unui asemenea intalniri, dupa incetarea starii de urgenta si dupa ce autoritatile statului vor permite intalniri publice cu mai mult de minimum 30 de persoane (30 fiind numarul membrilor asociatiei noastre).

Aspecte de fond.

1. *Faceti referire la faptul ca: < Odată cu intrarea în vigoare a Regulamentului (UE) 352/2017 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor, serviciile de pilotaj derulate în porturile statelor membre au fost exceptate de la aplicarea regulilor concurențiale, ținând cont de implicațiile pe care le pot avea atât în ceea ce privește siguranța, cât și protecția mediului, administrațiile/autoritățile portuare și de cale navigabilă având obligația să se asigure că serviciul de pilotaj se desfășoară eficient și contribuie la optimizarea întregului lanț logistic într-un mod rapid și în condiții de siguranță.>*

Va reamintim urmatoarele:

A. *Regulamentul UE 352/2017 se intituleaza: „REGULAMENTUL (UE) 2017/352 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor.”*

B. *Acelasi regulament afecteaza, astfel cum metioneaza in Capitolul 1, art. 1:*

„(1) Prezentul regulament stabilește:

(a) un cadru pentru furnizarea de servicii portuare;
(b) norme comune privind transparența financiară și privind taxele pentru servicii portuare și pentru utilizarea infrastructurii portuare.

(2) Prezentul regulament se aplică furnizării următoarelor categorii de servicii portuare (denumite în continuare „servicii portuare”), fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces la port:

- (a) buncheraj;
- (b) manipularea mărfurilor;
- (c) amarare;
- (d) servicii pentru pasageri;
- (e) colectarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură;
- (f) pilotaj; și
- (g) remorcare.

(3) Articolul 11 alineatul (2) se aplică și în cazul dragării.

(4) Prezentul regulament se aplică tuturor porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.”

(C) Capitolul II al aceluiași Regulament, menționează ca vizează „Furnizarea de servicii portuare”, iar art 3 prevede organizarea serviciilor portuare

„(1) Accesul la piață pentru furnizarea de servicii portuare în porturile maritime poate, în conformitate cu prezentul regulament, să depindă de următoarele condiții:

- (a) cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare;
- (b) limitarea numărului de furnizori;
- (c) obligații de serviciu public;
- (d) restricții legate de operatorii interni.

(2) Statele membre pot decide în dreptul intern să nu impună niciuna dintre condițiile menționate la alineatul (1) pentru una sau mai multe categorii de servicii portuare.

(3) Condițiile de acces la dotările, instalațiile și echipamentele portului trebuie să fie echitabile, rezonabile și nediscriminatorii.

(D). Articolul 10, prevede derogari:

„(1) Prezentul capitol și articolul 21 nu se aplică serviciilor de manipulare a mărfurilor, serviciilor pentru pasageri sau pilotajului.

(2) Statele membre pot decide să aplice dispozițiile prezentului capitol și articolul 21 pilotajului. Statele membre informează Comisia cu privire la o astfel de decizie.”

Prin urmare, in situatia in care intentionati limitarea numarului de furnizori pentru serviciul de pilotaj, in sensul instituirii unui monopol, urmeaza sa va conformati prevederilor Regulamentului European, sa notificati Comisia, si sa explicati unui for independent rationamentul pentru care intentionati instituirea unui astfel de monopol.

*Totodata, **sunteti in contradictie evidenta cu (1) adresa C.N. A.P.M. S.A., nr. 679/23.01.2020, in care autoritatea portuara solicita aprobarea instituirii unui nou model de contract cadru, in conformitate cu prevederile art. 50, alin. 1, lit. B din OG22/1999, bazat pe respectarea anumitor criterii, (2) adresa EMPA din 22 februarie 2020, (3) Opinia Consiliului Concurentei din 03.08.2017, (4) decizia 51/2016 a Consiliului Concurentei, (5) Decizia 1690/24.05.2016, pronuntata de Curtea de Apel Timisoara, in dosarul 1184/36/2012*, (6) Regulamentul portuar al C.N. A.P.M. S.A. Constanta, din decembrie 2019.***

Ramane de elucidat o singura enigma, cum este posibil ca, in ciuda tuturor opiniilor mentionate in actele citate mai sus, dumneavoastra ati decis sa initiati un proiect de act normativ, in concordanta de 100% cu Minuta Întâlnirii, din data de 11.02.2020, dintre Organizația Patronala Constanta Port Business Association (CPBA) Operatorul Portuar si administrația porturilor. Este cumva CPBA autoritatea legiuitoare ?! Motiv pentru care solicitam ca la dezbaterea publica care va avea loc, sa invitați si reprezentanții CPBA, sa ne poată explica / exemplifica situațiile concrete prin care modalitatea actuala de realizare a serviciului de pilotaj au îngreunat activitatea lor de operatori portuari.

*Mentionam si faptul ca **pilotajul pe Dunare este, in mod substantial, diferit de pilotajul in porturile maritime, inclusiv raportat la faptul ca in porturile maritime pilotajul este in directa legatura cu serviciul public de siguranta de remorcaj. Ori, dumneavoastra doriti ca doua servicii publice de siguranta sa fie efectuate de operatori privati in colaborare cu insasi autoritatea portuara (care astfel are rolul de prestator de serviciu pentru pilotaj si de control / organizare pentru remorcaj), aspect care incalca orice principiu de transparenta, de concurentialitate si de efectuare in siguranta a serviciilor publice de siguranta.***

*In alta ordine de idei, **pentru prevenirea instituirii unui monopol, in urma caruia parte din membrii asociatiei noastre profesionale urmeaza sa ramana fara loc de munca, in conformitate cu prevederile legii 202/2002 (si a legislatiei conexe) membrii asociatiei noastre urmeaza sa se***

adreseze Consiliului National privind Combaterea Discriminarii in vederea apararii drepturilor noastre specifice.

Recapitulatif:

Apreciam ca Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor pentru stabilirea porturilor și a căilor navigabile interioare pentru care serviciul de pilotaj al navelor maritime și fluviomaritime este obligatoriu și a modului de derulare a acestui serviciu, Publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor, la data de 25 martie 2020, este inadecvat modalitatii concrete si efective de realizare a pilotajului in porturile maritime romanesti.

Solicitam stabilirea unei dezbateri publice, la momentul la care legislatia o va permite.

Propunem si solicitam: renuntarea la proiectul de ordin prezentat si continuarea realizarii serviciului, in conformitate cu prevederile art. 50, m ali. 1, lit.B. din OG 22/1999.

Asociația Pilotilor Maritimi TRIDENT

