

DOMNULE MINISTRU,

Subscrisa **ASOCIAȚIA PILOȚILOR MARITIMI INDEPENDENȚI „TOMIS”**, cu sediul social în București, str. Mămulari nr. 4, bl. C2, sc. 2, ap. 34, sector 3, cu sediul ales pentru corespondență în Constanța, str. Ștefan cel Mare nr. 57, bl. M17, sc. B, ap. 17, jud. Constanța, Cod fiscal nr. 29989270, fax.0241635547, email: apmi.tomis@gmail.com, legal reprezentata prin președinte Radu Horia Dan, prin prezenta formulăm următoarele:

CERERE DE DEZBATERE – ÎNTÂLNIRE PUBLICĂ PROPUNERI/OBSERVAȚII

Prin care vă aducem la cunoștință că solicităm expres și dorim să organizați o întâlnire – dezbateri publice a proiectului de Ordin al Ministrului Transporturilor supus dezbaterii publice de modificare a reglementărilor pentru stabilirea porturilor și a căilor navigabile interioare pentru care serviciul de pilotaj al navelor maritime și fluvio-maritime este obligatoriu și a modului de derulare a acestui serviciu.

Motivele cererii noastre sunt următoarele :

1/. În fapt, înțelegem să justificăm un interes născut și actual în promovarea unei cereri de dezbateri publice / propuneri-observații având în vedere că subscrisa suntem un organism profesional independent și apolitic, neafiliat, ce reprezintă interesele specifice breslei de pilot de nave maritime, reglementate la nivel european , un corp profesional de piloți de nave maritime în calitate de partener social al autorității publice ce este obligată să considere punctul de vedere exprimat ca fiind cel al profesiei pentru care asigurăm procentul de reprezentativitate prin nr. de membri ai corpului profesional reprezentat .

2/. Reglementarea materiei se regăsește la **nivel național** în cuprinsul OG nr.22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, precum și desfășurarea activității de transport naval în porturi și pe căile navigabile , art. 19 al.1 lit.b , 47 și urm.

Profesia de pilot de nave maritime este recunoscută la nivelul Uniunii Europene și este reglementată și în România prin Legea nr.200/2004 privind recunoașterea diplomelor și calificărilor profesionale pentru profesiile reglementate din România, anexa 2, pct. 53, fapt ce atrage organizarea profesională reprezentativă pentru a fi recunoscută ca atare de stat, prin măsuri de organizare specifică.

La nivel european materia are sediul în REGULAMENTUL (UE) 2017/352 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 ce uniformizează reglementările pentru porturile maritime europene importante .

Legiuitorul român prin autoritatea publică administrativă centrală – Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor trebuie să pună în acord reglementarea cu forță juridică superioară europeană în sensul respectării acesteia .

Acest lucru în acest moment NU necesită vreo schimbare de legislație , dimpotrivă cadrul legal existent respectă normele europene în materie .

Schimbarea intempestivă a legislației va genera litigii profesionale multiple și poate produce prejudicii grave autorităților publice prin obligarea judiciară la plata de despăgubiri însemnate , iar în final la invalidarea actelor normative ce vor fi controlate judiciar de către cei interesați .

3/. Din textele de lege enumerate , cu forță juridică superioară ,NU rezultă că autoritatea națională ar fi respectat prev. art.10 al. 2 din Regulamentul UE nr.2017/352 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor în sensul informării Comisiei Europene asupra adoptării unei asemenea decizii întrucât propunerea de referat de aprobare , proiectul de ordin de ministru NU reflectă acest lucru. Solicităm prin urmare clarificarea acestui aspect prin informarea părților așa cum dispun prev. art.16,17 din Regulamentul UE 2017/352 .

Orice limitare a numărului de furnizori de servicii portuare, pilotajul navelor maritime, ar trebui să fie justificată prin motive clare și obiective și ar trebui să NU introducă bariere disproporționate pe piață . Modificările propuse prin proiectul de ordin de ministru NU se limitează la un set de condiții clar definit în măsura în care cerințele sunt transparente, obiective, nediscriminatorii, proporționale și relevante pentru furnizarea serviciului portuar pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime și introduc un monopol prin acordarea dreptului de furnizare numai unei singure întreprinderi ce are rol de autoritate portuară ceea ce contravine scopului actului normativ european ce NU permite un asemenea comportament .

4/. Vă rugăm să luați act de poziția unanimă a membrilor Asociației Piloților Maritimi Independenți "TOMIS" exprimată în adunarea generală din data de 04.02.2020 care consideră că singura formă acceptată de profesia de pilot de nave maritime pentru derularea serviciului de pilotaj nave maritime în porturile maritime românești este cea actuală , prin operatori economici autorizați în condițiile actualei reglementări .

În mod tendențios , în instrumentul de motivare se face vorbire despre o presupusă competiție în serviciul de pilotaj nave maritime/fluvio-maritime ceea ce reprezintă un fals. În prezent, serviciul este asigurat de Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" SA Constanța prin operatori economici autorizați . Acest serviciu este prestat în mod obligatoriu și nediscriminatoriu în ceea ce privește calitatea , timpul și prețul tuturor navelor prezente în porturile maritime românești.

În decursul ultimelor luni C.N. Administrația Porturilor Maritime Constanța a propus nu mai puțin de trei proiecte : primul transmis prin adresa nr.679/23.01.2020 către Consiliul Concurenței , cel de al doilea reliefat de minuta întâlnirii din data de 11.02.2020 între CNAPM și Constanța Port Business Association și cel prezentat prin nota intitulată "Considerații referitoare la pilotaj " , toate generate fără consultarea asociației profesionale , proiecte care NU au fost prezentate niciodată în mod oficial celor interesați . Toate aceste proiecte , unele având calendare stricte de implementare , au fost abandonate pe rând de către CNAPM.

Lipsa de transparență a modului de reglementare a profesiei prin măsuri oculte și favorizarea unei asociații patronale - "Constanța Port Business Association" și a anumitor firme din platforma portuară sunt străine de interesele breslei și în conflict de interese

urmând să determine sesizări adresate Comisiei Europene pentru încălcarea legislației comunitare , Regulamentul UE ne.2017/352 , precum și litigii la Curtea Europeană de Justiție în vederea restabilirii legalității și obligarea la plata despăgubirilor cauzate .

Cităm din ultimul document emis de administrația portuară intitulat " Considerații referitoare la pilotaj:

"Deși este posibilă o modificare legislativă care să permită constituirea unui corp de piloți ai administrației , aceasta variantă comportă anumite riscuri care nu au fost posibile până acum .

Riscurile la care facem referire mai sus rezidă din monopolizarea activității în contextul în care veniturile sunt asigurate prin intermediul resursei umane specializate / autorizată în acest domeniu ce presupune o înaltă calificare .

Cu alte cuvinte, piloții , asociați într-o forma sindicală sau nu, pot genera prin declanșarea unei greve , un blocaj de trafic cu un puternic impact economico -social la nivel național . " încheiem citatul

5/. Modificările propuse în proiectul de Ordin de ministru NU sunt justificate, fiind emise exclusiv în scopul favorizării unei societăți , Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța ce are și rol de reglementare , sunt intempestive și NU respectă legislația europeană .

Proiectul de ordin propus determină incertitudini asupra corpului profesional de piloți în sensul că unii dintre aceștia vor rămâne fără actualele locuri de muncă , intenția administrației portuare nefiind aceea de a prelua întregul corp profesional ci numai anumiți piloți de nave maritime , nefiind clare mijloacele de formare profesională , menținerea brevetelor , modalitatea de salarizare , timpul de lucru , de odihnă , concedii , alte beneficii acordate de firmele particulare ce NU pot fi acordate de un angajator bugetar , limitele costurilor cu salariile și celelalte drepturi bănești ale corpului profesional fiind determinate de legea salarizării bugetare cu care NU suntem de acord și ne OPUNEM la adoptarea modificărilor propuse .

Solicităm ca Ministerul Transporturilor să prezinte public analizele efectuate pentru a justifica modul de schimbare a legislației despre care se face vorbire în cuprinsul referatului de aprobare a proiectului de ordin de ministru în sensul modalității de angajare a piloților , a nr. de piloți ce se vor angaja la unicul furnizor de servicii , modalitatea de compensare – angajare a celorlalți piloți de nave maritime ce vor rămâne șomeri , cum va decurge reconversia profesională , salariile propuse , alte beneficii sociale acordate piloților de nave de către autoritatea portuară .

NU este deloc clar modul de lucru și echipamentele utilizate de firma monopolistă , fiind necesar ca toate analizele efectuate să fie remise asociației profesionale pentru a studia impactul asupra profesiei .

6/. Ministerul Transporturilor NU reglementează problemele sociale – existența unui nr. de piloți de nave maritime în care s-au investit sume de bani – salarii , pregătire profesională , obținere-menținere validitate de brevete etc. , echipamentele tehnice – pilotine – personalul aferent acestora , fiind un număr important de persoane angajate cu contract individual de muncă , iar transferul parțial al acestor raporturi de muncă necesită alte sume de bani , eventuale daune ce vor fi imputate angajaților pentru sumele achitate în pregătirea profesională a piloților și în regres se va solicita plata contravalorii lor de la autoritatea publică .

7/. Propunerile profesiei noastre privind proiectul de ordin de ministru sunt modificarea integrală a modului de acordare a dreptului de a efectua serviciul în sensul continuării aplicării prev. art. 50 alin. (1) lit. b) din O.G. nr. 22/1999, respectiv:

b) prin intermediul unor **operatori economici specializați, autorizați** în conformitate cu prevederile legale, pe bază de contract încheiat în mod nediscriminatoriu între administrația portuară și/sau de cale navigabilă și respectivii operatori economici.

Prin aplicarea prev. art. 6 din Regulamentul UE 2017/352 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor - **limitarea numărului de furnizori de servicii** portuare sunt îndeplinite condițiile specifice :

a). insuficiența terenului sau rezervarea utilizării terenului sau a spațiului de pe chei, cu condiția ca limitarea să fie în conformitate cu deciziile sau planurile convenite de organul de administrare al portului și, acolo unde este cazul, de orice alte autorități publice competente în conformitate cu dreptul intern;

b). absența unei astfel de limitări obstrucționează îndeplinirea obligațiilor de serviciu public astfel cum se prevede la articolul 7 din regulament, inclusiv atunci când o astfel de absență determină creșterea exagerată a costurilor legate de îndeplinirea acestor obligații pentru organul de administrare al portului sau pentru utilizatorii porturilor;

c). absența unei astfel de limitări obstrucționează necesitatea de a se asigura siguranța, securitatea sau sustenabilitatea ecologică a operațiunilor portuare;

d). caracteristicile infrastructurii portului sau natura traficului portuar nu permit desfășurarea activităților mai multor furnizori de servicii portuare în port;

Considerăm că autoritatea publică trebuie să determine limitarea nr. de furnizori ai serviciului public pilotajul navelor maritime :

- **4 întreprinderi** ce să dețină capacitatea de a deservi toate porturile maritime administrate de Compania Nationala "Administrația Porturilor Maritime " S.A. Constanța

- **2 întreprinderi** ce să dețină capacitatea de a deservi toate porturile maritime administrate de Compania Nationala "Administrația Canalelor Navigabile " S.A.

- **2 întreprinderi** ce să asigure serviciul de pilotaj al navelor maritime și fluvio-maritime pe sectorul de Dunăre cuprins între rada portului Sulina și Brăila, manevrele de intrare/ieșire în/din porturile Sulina, Tulcea, Galați și Brăila, precum și pilotajul în aceste porturi servicii obligatorii prestate către Regia Autonomă "Administrația Fluvială a Dunării de Jos" Galați.

Aceste servicii trebuie prestate pe baze contractuale pe durate de 5 ani , cu posibilitatea de prelungire pe aceeași durată fiind impuse obligații prin clauze de investiții în noi utilaje , diminuarea poluării , disponibilitatea serviciului portuar pentru toți utilizatorii, în toate dantele portului, fără întreruperi, zi și noapte, pe tot parcursul anului (serviciul public) , asigurarea permanentă a unui nr. min. de manevre , respectarea obligațiilor în domeniul legislației sociale și a muncii , inclusiv a condițiilor din contractele colective de muncă aplicabile, a cerințelor referitoare la echipaj și a cerințelor referitoare la orele de lucru și de odihnă ale navigatorilor, precum și a normelor aplicabile privind inspecțiile la locul de muncă, calificările profesionale ale personalului , obligații de formare continuă , echipamentele necesare pentru furnizarea serviciului portuar relevant în condiții normale și de siguranță și capacitatea de a menține aceste echipamente la nivelul cerut – conform prev. art. 4 cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare din Regulamentul UE nr.2017/352.

Administrațiile portuare trebuie să demareze urgent o procedură de selecție care este deschisă tuturor părților interesate, nediscriminatorie și transparentă. Organul de administrare al portului competent publică informații privind serviciul portuar pilotajul navelor maritime/fluvio-maritime , care urmează să fie furnizat, precum și privind procedura de selecție și se asigură că toate informațiile esențiale care sunt necesare pentru elaborarea unei candidaturi sunt efectiv accesibile tuturor părților interesate.

Părților interesate li se acordă un termen suficient de lung pentru a li se permite să facă o evaluare pertinentă și să își pregătească candidatura. În condiții normale, un astfel de termen minim este de 30 de zile.

Pe cale de consecință, vă rugăm să analizați cele prezentate de noi succint și să organizați o dezbatere – întâlnire publică pentru discutarea cererilor noastre urmând să fim contactați la datele de contact indicate ce sunt disponibile non-stop .

Vă mulțumim pentru bunăvoință și înțelegere și vă asigurăm de înalta noastră considerație.

În drept: prev.art.7 din Legea nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.

Cu deosebită considerație,

ASOCIAȚIA PILOȚILOR MARITIMI INDEPENDENȚI "TOMIS"

Președinte,
Pilot nave maritime
Cl 1 Radu Horea Dan