**DIRECȚIA TRANSPORT NAVAL**

***Nr……………………..***

***Data: ………………..***

**REFERAT DE APROBARE**

**a proiectului de Ordin al viceprim-ministrului, ministrului transporturilor și infrastructurii**

**pentru** modificarea și completarea Anexei la Ordinul viceprim-ministrului, ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1203/2022 **pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire, perfecţionare şi brevetare a piloţilor maritimi, alţii decât piloţii de mare largă**

Ca urmare a invaziei neprovocate și nejustificate a Rusiei asupra Ucrainei, statele membre ale UE s-au angajat să sprijine economia și redresarea economică a Ucrainei, precum și să contribuie la stabilizarea piețelor alimentare globale și la îmbunătățirea securității alimentare la nivel mondial.

În acest context, există o nevoie urgentă de a se stabili rute logistice alternative care să utilizeze toate modurile de transport și să conecteze UE cu Ucraina. Acest lucru necesită extinderea și dezvoltarea serviciilor de transport de mărfuri corespunzătoare de-a lungul rutelor logistice respective care leagă Ucraina de porturile maritime din UE, unde mărfurile ar putea fi expediate mai departe sau ar putea fi, de asemenea, depozitate.

Noile „culoare de solidaritate UE-Ucraina”, potrivit Comunicării Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor *”Un plan de acțiune pentru culoarele de solidaritate UE-Ucraina pentru a facilita exporturile agricole ale Ucrainei și schimburile comerciale bilaterale cu UE”* vor facilita în special expedierea produselor agricole din Ucraina, dar și comerțul bilateral cu mărfuri și accesul Ucrainei la piețele internaționale și la lanțurile de aprovizionare globale, asigurându-se faptul că pe piața mondială ajung cerealele atât de necesare.

În timp ce porturile maritime ucrainene se află sub blocada rusă, anumite nave maritime pot ajunge în porturile interioare ucrainene de pe Dunăre: Reni, Izmail și Chilia, însă acestea sunt restricționate de capacitatea de preluare a traficului prin Canalul Sulina.

În contextul celor de mai sus, Comisia Europeană împreună cu reprezentanții Ucrainei au solicitat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și, implicit, ”Administrației Fluviale a Dunării de Jos” R.A. Galați (AFDJ Galați) întreprinderea măsurilor necesare pentru deblocarea și tranzitul în condiții optime a navelor care staționează în rada Sulina, dar fără a afecta siguranța navigației pe întregul sector al Dunării cu caracter maritim.

Necesitatea facilitării exporturilor de cereale din Ucraina prin porturile de la Dunăre a condus, încă din luna mai 2022, la dublarea numărului de nave ce tranzitează Canalul Sulina.

Dacă în perioada **2019-2021** numărul mediu lunar al navelor intrate și ieșite prin bara Sulina era de **155 nave**, după invadarea Ucrainei de către Rusia, prin eforturile cumulate MTI și AFDJ RA Galați, numărul maxim de nave intrate și ieșite prin bara Sulina într-o lună, a fost de **476** **nave**, dintre care 186 nave intrate și 290 nave ieșite (înregistrat în luna mai 2023). Rezultă că numărul maxim de nave intrate-ieșite într-o zi prin bara Sulina a fost de 15 nave.

Menționăm faptul că în perioada 01.03.2022 – 31.05.2023 numărul total al navelor intrate și ieșite prin bara Sulina este de 5102 nave.

În scopul creșterii continue a capacității de tranzit a navelor pe sectorul de Dunăre cu caracter maritim și, implicit, pe Canalul Sulina, precum și a creșterii siguranței navigației au fost identificate următoarele măsuri:

* creșterea siguranței navigației prin îmbunătățirea semnalizării șenalului prin instalarea în teren a semnalelor plutitoare și costiere echipate cu sisteme AIS AtoNs, echipamente de semnalizare luminoase pentru navigația pe timp de noapte, stații meteo pentru determinarea condițiilor de navigație pe Canalul Sulina și sistem de monitorizare a semnalizării;
* creșterea capacității tehnice pentru intervenții rapide în punctele semnalizate pe Canalul Sulina și Dunărea cu caracter maritim prin achiziția a două nave tehnice de semnalizare;
* modernizarea dispeceratelor AFDJ RA Galați din porturile Sulina, Tulcea și Galați prin dotarea cu sisteme pentru managementul serviciului de pilotaj, de monitorizare a traficului de nave, a schemei de semnalizare a șenalului și a condițiilor de navigație;
* creșterea calității serviciului de pilotaj și a siguranței traficului prin dotarea și instruirea piloților pentru folosirea sistemelor portabile de pilotaj la bordul navelor maritime în timpul voiajelor pe Canalul Sulina și Dunărea cu caracter maritim;
* îmbunătățirea timpilor de transfer a piloților și a securității acestora prin achiziția unei nave tehnice pentru transportul piloților în timpul execuției serviciului de pilotaj;
* îmbunătățirea infrastructurii informaționale de transmitere și vizualizare a datelor de trafic și a condițiilor de navigație, necesare utilizării sistemelor portabile de pilotaj și monitorizării infrastructurii instalată în teren, prin dezvoltarea unei platforme informatice.

Toate aceste măsuri au fost înglobate în proiectul de investiții ”***Creșterea capacitatii de trafic a Canalului Sulina***” – acronim PRIMUS – aflat în derulare la nivelul AFDJ RA Galați a cărui **valoare totală (cu TVA) este de 87.010 mii lei/17,580 mil. Euro.**

Finanțarea proiectului PRIMUS este asigurată prin Programului Operațional Infrastructură Mare și beneficiază de 85 % finanțare UE și 15% de la Bugetul de Stat. **Termenul limită de realizare a proiectului: 31.12.2023.**

Îmbunătățirea infrastructurii de semnalizare a sectorului de Dunăre cu caracter maritim, și, implicit, pe Canalul Sulina, dezvoltarea centrelor de monitorizare și dirijare a traficului, dotarea piloților cu sisteme portabile de pilotaj și îmbunătățirea managementului de trafic vor conduce la:

* intensificarea traficului de nave, având în vedere posibilitatea desfășurării navigației atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte. Creșterea perioadei ce permite intrarea/ieșirea navelor pe Canalul Sulina de la maxim 12 ore/zi la 24 ore/zi va conduce implicit la creșterea cu cel puțin 40% a numărului de nave tranzitate în 24 de ore pe Canalul Sulina;
* creșterea siguranței navigației;
* scăderea riscului de accidente și desfășurarea simultan a traficului atât în amonte, cât și în aval pe Canalul Sulina prin optimizarea timpilor de tranzitare și realizarea întâlnirilor între nave în zonele de pe canal în care sunt permise aceste tipuri de manevre.

Potrivit art. 110 din OG nr. 42/1997privind transportul maritim şi pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare ”***Pilotajul navelor maritime în porturi şi pe căi navigabile interioare este serviciu de siguranţă şi se efectuează sub controlul statului pentru toate navele, indiferent de pavilionul pe care acestea îl arborează,*** *în mod nediscriminatoriu privind durata, calitatea şi tarifele practicate. ”.*

Totodată, potrivit art. 51 alin. (1) și (3) din *OG nr. 22/1999 privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval în porturi şi pe căile navigabile interioare*, republicată, cu modificările și completările ulterioare și *OMTIC nr. 991/2020* *pentru stabilirea porturilor şi a căilor navigabile interioare pentru care serviciul de pilotaj al navelor maritime şi fluviomaritime este obligatoriu şi a modului de derulare a acestui serviciu*: Pilotajul navelor maritime şi fluviomaritime pe sectorul de Dunăre cuprins între rada portului Sulina şi Brăila (km 175), manevrele de intrare/ieşire în/din porturile Sulina, Tulcea, Galaţi şi Brăila, precum şi **pilotajul în aceste porturi se desfăşoară în conformitate cu prevederile** [**Convenţiei**](act:74803%200) **Dunării și se asigură de către AFDJ RA Galaţi prin corpul propriu de piloţi.**

Având în vedere că fiecare navă ce tranzitează Canalul Sulina trebuie să aibă la bord un pilot al AFDJ RA Galați, pentru a crește numărul de nave ce tranzitează Canalul Sulina este necesar creșterea numărul de piloți care deservesc această activitate. În aceste condiții, dacă prin realizarea proiectului PRIMUS se estimează o creștere a traficului de nave cu 40%, AFDJ RA Galați trebuie să crească numărul de piloți cu 40%.

, respectiv cu 17 piloți (de la 43 de piloți la 60 de piloți).

Pentru creșterea numărului de piloți maritimi, prin *OMTI nr. 1203/2022 pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire, perfecţionare şi brevetare a piloţilor maritimi, alţii decât piloţii de mare largă* au fost modificate condițiile care stau la baza reformării şi pregătirii piloţilor maritimi în sensul facilitării accesului mai multor categorii de personal la profesia de pilot și diminuării timpului de pregătire, fără a avea influențe negative asupra calității serviciului de pilotaj.

Totodată, în vederea creșterii numărului de piloți maritimi ai AFDJ RA Galați au fost majorate drepturile de natură salarială până la o valoare similară cu drepturile salariale ale piloților maritimi care își desfășoară activitatea în portul Constanța.

Având în vedere că măsurile mai sus menționate nu au fost suficiente pentru majorarea corpului de piloți maritimi ai AFDJ RA Galați deoarece în România există un deficit cantitativ și calitativ al forței de muncă în acest sector, prin Hotărârea Comitetului Național pentru Situații de Urgență nr. 11/03.04.2023 privind abilitarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru întreprinderea tuturor măsurilor necesare în vederea creșterii siguranței navigației și a capacității de tranzitare a sectorului de Dunăre cu caracter maritim și, implicit, a Canalului Sulina s-au dispus, printre altele, următoarele:

***”Art. 2.*** *- La solicitarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Apărării Naționale va sprijini AFDJ RA Galați, pe o perioadă determinată de 9 luni, cu personal navigant de specialitate în rezervă și/sau în activitate care a îndeplinit funcția de comandant de navă militară fluvială/maritimă pentru o perioadă de cel puțin 2 ani sau a îndeplinit funcția de ofițer secund pentru o perioadă de cel puțin 2 ani, fiind admis la comanda navei.*

***Art. 3.*** *- În vederea asigurării serviciului de pilotaj al navelor maritime şi fluviomaritime pe sectorul de Dunăre cuprins între rada portului Sulina şi Brăila (km 175), manevrele de intrare/ieşire în/din porturile Sulina, Tulcea, Galaţi şi Brăila, precum şi pilotajul în aceste porturi, personalul navigant prevăzut la art. 2 trebuie să participe împreună cu un pilot din cadrul AFDJ RA Galați la minimum 10 voiajuri fără o întrerupere mai mare de 30 de zile între ele, pentru a dobândi cunoștințe temeinice de navigație pentru sectorul de Dunăre cu caracter maritim.”*

În contextul celor de mai sus, a fost întocmit**proiectul de ordin****al ministrului transporturilor și infrastructurii** pentru modificarea și completarea Anexei la Ordinul viceprim-ministrului, ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1203/2022 **pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire, perfecţionare şi brevetare a piloţilor maritimi, alţii decât piloţii de mare largă** pe care, dacă sunteţi de acord, vă rugăm să îl aprobaţi.

**Director**

**Gabriela Murgeanu**

Toate aceste măsuri au fost înglobate în proiectul de investiții ,,***Creșterea capacitatii de trafic a Canalului Sulina***” – acronim PRIMUS – aflat în pregătire la nivelul AFDJ RA Galați a cărui **valoare totală (cu TVA) este de 87.010 mii lei/17,580 mil. euro**, potrivit indicatorilor tehnico-economici, anexați.

Finanțarea proiectului PRIMUS este asigurată prin Programului Operațional Infrastructură Mare și beneficiază de 85 % finanțare UE și 15% de la Bugetul de Stat.

**Termenul limită de realizare a proiectului: 31.12.2023.**

Îmbunătățirea infrastructurii de semnalizare a sectorului de Dunăre cu caracter maritim, și, implicit, pe Canalul Sulina, dezvoltarea centrelor de monitorizare și dirijare a traficului, dotarea piloților cu sisteme portabile de pilotaj și îmbunătățirea managementului de trafic vor conduce la:

* creșterea siguranței navigației;
* scăderea riscului de accidente și desfășurarea simultan a traficului atât în amonte, cât și în aval pe Canalul Sulina prin optimizarea timpilor de tranzitare și realizarea întâlnirilor între nave în zonele de pe canal în care sunt permise aceste tipuri de manevre.