



MINISTERUL TRANSPORTURILOR,
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

MINUTA

ședinței de dezbatere publică

din

9 aprilie 2020

Cuprins

1. Deschiderea ședinței	3
2. Semnarea listei de prezență.....	3
3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței	3
4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței	4
5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi.....	4

1. Deschiderea ședinței

Ședința a fost deschisă la ora 10.00 și s-a încheiat la ora 11.30

2. Semnarea listei de prezență

Din partea MT:

OCTAVIAN ALEXANDRU HAGIIANI – SECRETAR DE STAT

MIRCEA TOADER – CONSILIER MINISTRU

GABRIELA MURGEANU - DTN

Invitați MT:

CARMEN BUCUR – CONSILIUL CONCURENȚEI

CRISTINA CORUȚ – CONSILIUL CONCURENȚEI

Reprezentanții societății civile

ALPER RAMAZAN

SERGIU FLOCA

CARMEN MAXIM

LAURENȚIU MIRONESCU

ANDREI SARBAN

ȘTEFAN MUNTOIU

LUCIAN DĂNILESCU

MIRCEA BURLACU

Secretariatul ședinței

ADRIAN OLTEANU - DCRSPON

3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței

Temele aflate pe ordinea de zi a ședinței:

1. Prezentarea și dezbaterea următoarele proiecte de acte normative:

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 fluvio-maritime este obligatoriu și a modului de derulare a acestui serviciu

4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței

Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor - MTIC a publicat, în data de 25.03.2020, în conformitate cu dispozițiile Legii nr 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, anunțul referitor la inițierea procedurilor de consultare publică 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 fluvio-maritime este obligatoriu și a modului de derulare a acestui serviciu*. stabilind în acest sens un termen de 11 zile în care cei interesați pot transmite în scris propuneri, sugestii, opinii cu privire la proiectele supuse dezbaterii publice.

În urma solicitărilor înaintate de către APMI Tomis și a APM Trident, în data de 6 aprilie 2020, a fost publicat pe site-ul MTIC, afișat la sediul ministerului și transmis celor interesați, anunțul cu privire la organizarea ședinței de dezbateri publice.

5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi

În deschiderea ședinței reprezentantul DCRSPON a informat participanții cu privire la procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 referitoare la desfășurarea ședinței lista celor înscriși la cuvânt și timpul alocat fiecărei persoane. Totodată a fost prezentată o scurtă descriere a prevederilor proiectului de act normativ.

În continuarea discuțiilor fiecare dintre cei înscriși la cuvânt și-au prezentat poziția referitoare la proiectul de act normativ:

”Alper Ramazan: Mulțumesc pentru organizarea dezbaterii. O să încep prin faptul că Asociația Piloților Maritimi Independenți este una dintre asociațiile profesionale reprezentative și de asemenea am formulat propuneri și observații cu privire la proiectul de act normativ. În primul rând, ceea ce nu am reușit să aflăm din partea organizatorilor și din partea autorilor proiectului este dacă în cazul regulamentului privind pilotajul respectiv serviciile portuare, regulamentul 352, dacă autoritatea publică a notificat Comisia Europeană pentru aplicarea prevederilor articolului 10 care impune obligația statului de a notifica anterior intrării în vigoare a acestui regulament și în ce măsură această notificare privește limitarea numărului de furnizori de servicii sau dacă statul român prin Ministerul Transporturilor înțelege să nu notifice Comisia dar să aplice oarecum probono și raportat la prevederile naționale care sunt reglementate în Ordonanța 22. Deci, din acest punct de vedere, noi practic nu am înțeles care este poziția autorității

publice, dacă s-a notificat, de când s-a notificat și dacă prin notificare s-a solicitat sau s-a anunțat Comisia cu privire la limitarea numărului de furnizori. În ceea ce privește modificarea legislației, Asociația profesională a piloților arată foarte clar că este împotriva adoptării unui proiect de act normativ în forma propusă de către Ministerul Transporturilor în sensul că sunt multe lipsuri prin care nu sunt acoperite prin acest proiect, nu se reglementează o perioadă de tranziție. Doi – există o problemă acolo pentru că nu se știe dacă se limitează sau nu se limitează numărul de operatori în ceea ce privește pilotajul. De asemenea, nu este din punctul de vedere al Asociației piloților ...acest proiect de modificare nu este însoțit de un studiu de specialitate care să cuprindă obligatoriu punctul de vedere al celor 3 asociații de piloți. Observăm și Asociația piloților este împotriva ca acest proiect de act normativ să fie redactat – elaborat în 100% solicitările Constanța Business Port Association. Mai mult decât atât, amj dori să se consemneze și să se înregistreze faptul că Asociația Constanța Business Port Association nu are un interes legitim actual în ceea ce privește acest proiect ci are un interes contrar, este în conflict de interese cu profesia de pilot de navă maritimă din acest punct de vedere. Și observăm și este foarte important din nou să notăm acest lucru, că este prezent și domnul Laurențiu Mironescu, care este acționar și în conducerea societății Coremar și care apare iată prezent la Asociația Piloților Euxin deși dumnealui nu are calitatea de pilot de nave maritime.

(...) Revenim la proiect. De asemenea, în ceea ce privește proiectul de Ordin, nu există certitudini în ceea ce privește corpul profesional care nu ar mai putea să își găsească un loc de muncă prin închiderea pieței reprezentată de monopolizarea serviciului de către Administrația Porturilor Maritime. Pentru că – și aici avem un punct de vedere legal emis de către Consiliul Concurenței, care vine să ne spună că această monopolizare este împotriva reglementărilor atât naționale dar și europene în ceea ce privește concurența.

Mai mult decât atât, avem punctul de vedere al Consiliului Concurenței și o să vină și rândul dumnealor să se înscrie la cuvânt, prin care această monopolizare este contrară reglementării europene, Regulamentul 2017-352 privind serviciile portuare. Și atunci trebuie ca autoritatea publică să ne spună foarte clar dacă rămâne în vigoare reglementarea națională, atunci ce poziție adoptă, dacă s-a modificat aplicarea reglementării europene, atunci se pune problema de poziția Comisiei Europene cu privire la această monopolizare propusă practic prin proiectul de ordin de ministru. De asemenea, este o altă problemă acolo, din punct de vedere al legalității. Ce se întâmplă cu operatorii ai căror autorizații sunt valabile până la orizontul anilor 2023-2025, pentru că s-au investit sume de bani în pregătirea piloților, sunt acte adiționale la contractele de muncă ale piloților și în această situație practic se vor crea litigii în alte ramuri de drept cum ar fi Dreptul muncii și lucrurile astea, de asemenea, nu sunt reglementate. De asemenea, propunerea Asociației Piloților Maritimi Independenți este ca în

aplicarea regulamentului 2017-352 privind serviciile portuare să se notifice comisia cu privire la aplicarea acestui regulament și limitarea numărului de furnizori pentru serviciile portuale, pilotajul navelor maritime, în toate porturile. Și aici pentru că avem o absență, e vorba de Administrația Fluvială a Dunării de Jos, dar s-au făcut și acolo propuneri, e vorba de patru întreprinderi care să deservească porturile maritime administrate de Compania Națională a Canalelor Navigabile, respectiv două întreprinderi care să asigure serviciul de pilotaj al navelor maritime, fluvio-maritime, în porturile administrate de către Administrația Fluvială a Dunării de Jos și e vorba de sectorul cuprins între rada portului Sulina, respectiv Brăila, unde aceste manevre sunt obligatorii. Prin instituirea obligației de serviciu public, așa cum ea este prevăzută în regulamentul 352 și practic să avem un cadru legal predictibil, stabili, și care să nu fie afectat de modificări intempestive. Pentru că noi spunem că acest proiect de ordin de ministru a venit foarte târziu, el trebuia să fie publicat pentru consultare și dezbatere publică cu cel puțin șase luni anterior. Pentru că în situația actuală, practic, contractele operatorilor au expirat, s-a trecut la o prelungire pe o durată foarte scurtă, de numai câteva luni și nu se știe ce se va întâmpla începând cu data de 31 decembrie, situație în care indiferent de poziția care se va adopta de minister - noi spunem că dacă proiectele propuse de către asociațiile de piloți sau asociațiile majoritare de piloți se vor adopta, atunci spun că vom avea și un cadru predictibil și va scădea și numărul de litigii, și plângeri, și reclamații și va crește atât calitatea serviciului cât și se va asigura o protecție socială corespunzătoare a profesiei de pilot, a piloților din punct de vedere al stării de sănătate, al asigurărilor sociale, pensii și așa mai departe. Alte probleme care practic nu sunt prevăzute în ordin, dar care trebuie avute în vedere de către autoritatea publică, când se adoptă asemenea reglementări de importanță pentru profesia pe care o reprezintă. Vă mulțumesc și o să mai iau cuvântul pentru Canal Services, când o să fie rândul lui.

Sergiu Floca: Antevorbitorul meu face referire doar la reglementări și nu are cunoștință de modul de organizare la un nivel european. Asociația Piloților Maritimi din România Euxin-Pilot este membră a Asociației Europene a Piloților Maritimi și a aderat la toate principiile în ELPA. ELPA este alcătuită din piloții din toată Europa, peste 5.000 de oameni, care practică această profesie, este compusă exclusiv din piloți maritimi autorizați, piloți care desfășoară această profesie. Peste tot în Europa este general recunoscut faptul că pe fiecare /neinteligibil/ de pilotaj, serviciile sunt furnizate de un singur provider. Nu doi, nu trei, ci un sigur provider, categoric al Autorității. Altă formă de organizare /neinteligibil/ peste tot. Ceea ce face ca acest serviciu să aibă un aspect de serviciu de interes public, de independență totală a piloților de orice probleme economice și de orice incidență de putere sau de altă natură care ar putea denatura serviciile de pilotaj. Pilotul este pus în centrul reglementărilor, cel care trebuie să asigure

navei servicii de calitate, toate însușirile pe care le are la dispoziție, toate cunoștințele despre portul respectiv, astfel ca manevra să se desfășoare în siguranță, cu protecția mediului categoric și în condiții de eficiență economică. Orice fel de interferență asupra acestor aspecte care pot fi deduse prin presiuni de natură politică, economică sau de altă natură, sunt excluse peste tot în serviciile de pilotaj. România este singura care mai are astăzi o organizare în mai multe entități care furnizează serviciul de pilotaj către administrațiile care au obiectul activității. Ne opunem continuării oricărei forme de competiție, de dublare a serviciilor de pilotaj și solicităm furnizarea acestui serviciu într-o singură entitate care să aibe aceeași formă de organizare, un /neinteligibil/ unitar, independență totală de orice altfel de influențe care pot denatura și pot reduce capacitatea pilotului de a-și servi serviciile în siguranță, drept pentru care, confirm crezului afirmat de nenumărate ori, solicităm, organizarea unitară în trei corpuri de pilot, în condiții optime, nu în scop de profit, nu în scop comercial, ci în scop de siguranță a piloților. Vă mulțumesc foarte mult.

(...)

Carmen Maxim: Bună ziua, numele meu este Carmen Maxim, sunt avocat, reprezint Asociația Trident în cadrul acestei dezbateri. În primul rând doresc să subliniez faptul că pentru prima dată în cariera mea profesională sunt de acord cu punctul de vedere al domnului Albert, noi niciodată nu am avut aceleași opinii. Și aș dori să se consemneze inclusiv din partea noastră faptul că la această ședință prezenta Constanței, Port Business Association, care reprezintă interesele contrare, este lipsită de interes. În al doilea rând, aș dori foarte clar să ne explice domnul Floca dacă vorbește în numele EMPA sau în numele propriei asociații, pentru că în prezentarea pe care a făcut-o a unit ambele...

(...)

Carmen Maxim: Despre proiect, dar vreau să știu, punctual, cum răspund fiecăruia. Astea erau solicitările mele. Știu că nu voi primi răspuns la ele, răspunsurile vor fi ulterioare, doar doresc să le menționez ca să fie consemnate. Acum, întorcându-ne la proiectul de ordin care este supus dezbaterii. În cadrul serviciilor publice de siguranță în porturile maritime, avem două servicii: pilotaj și remorcaj. În clipa de față, ni se prezintă două modalități absolut diferite de tratare a acestor două servicii care sunt interdependente. Nu se poate face remorcaj fără pilotaj. Avem nevoie de prezența fizică a unei persoane de specialitate care să meargă pe navă și să o aducă pe aceasta la dana de operare.

Pin acest proiect de ordin, serviciul de remorcaj se realizează într-o anumită modalitate prin agenți economici specializați, iar Serviciul de pilotaj urmează să se realizeze practic într-un regim de monopol de către aceeași entitate care are și regim de autoritate de reglementare, cât și de prestarea serviciului, lucru care, din

punctul nostru de vedere, procedural nu este conform nici unui port din această lume, mai ales porturilor maritime românești. Pe de altă parte, nici noi nu am reușit să regăsim acel studiu de specialitate cu problemele punctuale ale celor care desfășoară acest serviciu privind specificitatea și caracteristicile modului în care el se realizează. Punctul nostru de vedere este că la momentul de față ar trebui notificată Comisia Europeană pentru faptul că cu adevărat se dorește realizarea unui standard în normele UE cu privire la realizarea Serviciului de pilotaj prin limitarea numărului celor care pot realiza acest serviciu pe anumite criterii, urmând ca aceste criterii ulterior să fie trimise în dezbatere publică și de acolo să urmăm toată procedura. Mai am de subliniat un singur aspect. Am vorbit despre litigii. Doresc să subliniez faptul că în clipa de față piața litigiilor pe acest domeniu este una aproape inexistentă, dar modificarea atât de intempestiv și la un moment de pandemie mondială a unei modalități de realizare pentru serviciul de siguranță mi se pare că este intempestivă și că nu se subscrie fix intențiilor normale ale unui legiuitor. Acestea au fost punctele noastre de vedere.

Andrei Sarban: Bună ziua! Sunt Andrei Sarban, avocat, ca să spun așa, omul negru din ce s-a spus până acum. Noi suntem o asociație cu o dublă calitate, atât patronală, cât și economică. Noi reprezentăm majoritatea operatorilor portuari din porturile Constanța, Agigea și Mangalia. Cu alte cuvinte, noi suntem beneficiarii finali ai activității desfășurate de către piloți pentru că la noi vin navele. Ca reprezentativitate, noi operăm cele mai multe nave, noi suntem cel mai mare tonaj operat din porturile anterior enunțate. O să uit un pic de haine de avocat și n-am să răspund chestiunilor care țin de procedură civilă invocate mai devreme, ci o să răspund strict conform Legii 52, la chestiunile care țin de proiectul de ordine al ministrului pus în discuție aici. Încep prin a spune că noi salutăm în sfârșit ideea ministerului care prin exercitarea unor atribuții legale înțelege să facă ceea ce trebuia să facă de mult. De când? Din 1999. De când există Ordonanța 22 care prevede trei tipuri de exercitare a activității de pilotaj, printr-un corp unic de piloți aparținând administrațiilor, prin operatorii economici autorizați și prin concesionare. Țin să vă reamintesc că concesionarea a făcut ravagii din punct de vedere economic în perioada 2002-2010, țin să vă reamintesc că operatorii economici specializați au făcut ravagii în perioada 2010-2019, țin să vă reamintesc că există o decizie a Consiliului Concurenței, decizia 51/2016, care a analizat toate problemele generate de aceste soluții mirabolante de până acum și, apropo de ce s-a discutat anterior, această decizie a Consiliului Concurenței din septembrie 2016 tocmai acest lucru impune, nesuprapunerea activităților de siguranță, nesuprapunerea pilotajului cu remorcajul, astfel încât orice discuție este în afara legii. Dat fiind faptul că suprapunerile au fost menționate încă de atunci, foarte mulți operatori economici și chiar și Administrația a fost sancționată tocmai pentru această suprapunere. A veni acum, la 4 ani de atunci, după ce s-au pronunțat hotărâri judecătorești definitive să se vorbească despre resuprapunere, este un pic ciudat. Revenim. Salutăm pentru că acest proiect de

ordin al ministrului este în concordanță cu voința Asociației Europene a Piloților. Avem în față un răspund din 21 februarie 2020, în care EMPA își exprimă din câte vedem îngrijorarea privind faptul că România este singura țară în care se fac astfel de artificii și nu se aplică ceea ce este peste tot în Europa, și anume un corp de piloții care să se afle în gestionarea administrațiilor portuare. Ceea ce nu se spune este că e strict și eminentamente atributul legal, conform articolului 47 din Ordonanța 22, atributul legal al ministrului de a hotărî cum anume se organizează activitatea de pilotaj. Sunt trei variante, A, B și C. B-ul și C-ul nu au dat rezultate în toți acești ani. Și când zic în toți acești ani vorbesc din perioada 2002, de aproape 20 de ani nu a mers. Pe cale de consecință apreciem că ministrul este de-a dreptul obligat să-și exercite atribuțiile și să dea valoare celeilalte variante, varianta prima, corp de piloți aparținând administrației. Ce se va întâmpla mai departe că administrația, ca și reglementator, va face ceea ce trebuie să facă sau ba, va fi echidistantă sau ba, urmează să vedem, dar nu este la momentul acesta niciun fel de discuție din perspectiva ordinului ministrului, strict pe ce ne referim. Se tot amenință cu litigii. Din perspectiva de avocat, n-am decât să spun "să fie litigii". Problema este că până acum aceste litigii nu au fost solicitate toate în favoarea asociațiilor, domnule Albert, că ne cunoaștem. Deci simplul fapt că se aruncă cu faptul că vor fi litigii, niciun fel de problemă, este un drept al tuturor de a se adresa instanței pentru a-ți recunoaște un drept pretins vătămat. Revenind la discuția noastră, vă rugăm să faceți diferența între organizarea pilotajului și piloți. Noi, ca și operatori portuari, ne dorim ca toți piloții care reprezintă acele persoane care sunt autorizate și care sunt capabile să se urce pe scara unei nave, nu doar au un brevet, au autorizare și sunt la număr în anumite asociații, să exercite această activitate. Asociațiile care apără interesele piloților nu au decât să-și facă treaba și până pe 31 decembrie să facă bine și să negocieze cu administrația contracte de muncă și tot ceea ce trebuie astfel încât să le apere interesele. Interesele piloților, nu a societăților comerciale care își trag profit din piloți. Este foarte important acest aspect. Asociația Constanța Business Port Association, ca voce a operatorilor portuari pe care îi reprezentăm, spunem că ne-am săturat ca piloții să fie plătiți din comisioane și din munca lor. Vrem și noi piloți care să fie bine plătiți, vrem piloți profesioniști, vrem piloți care să facă treaba care trebuie, nicidecum să tragă pentru stăpânul lor, care este o societate comercială sau altceva, care întâmplător face și remorcaj sau ba. În orice sistem de drept, și acum mă uit în ochii distinșilor mei colegi, orice reglementare juridică apare ca urmare a unei necesități economice. Noi spunem că acest ordin de ministru apare ca o necesitate generată tocmai de situația în care ne aflăm de 20 de ani. A haosului în care, să mă ierte APC, s-a complăcut de 20 de ani și ne bucurăm că în sfârșit dă valoare ceea ce spunem de 20 de ani, lăsați piloții ca entități, ca oameni, nu ca societăți comerciale sau asociații. Lăsați piloții să-și facă treaba în favoarea mediului de afaceri al nostru. Vă mulțumesc!

Lucian Danilescu: Bună ziua! Reprezint și eu Constanța Port Business Association. Colegul meu Andrei Sarban a precizat foarte bine în primul rând care e poziția noastră. Aș vrea doar să atrag atenția că nu suntem nici pe departe o asociație care reprezintă interesele piloților sau asociații de piloți, ci numele întregii comunități portuare de foarte mulți ani de zile. Nu a fost niciodată discutată această chestiune.

Revenind însă la problema care este în dezbatere aici, toate argumentările, am citit cu atenție toate memoriile și tot ce s-a transmis omit că suntem exact în situația pe care a menționat-o colegul meu. Avem de discutat patru aspecte. Unu – dacă acest Ordin respectă normele de legalitate din România, adică Ordonanța 22, respectiv cum a spus și Andrei articolul 47, alineatul 1 plus articolele 51 care sunt menționate și în 50-51 din Ordin. De asemenea dacă, punctul doi, aceste prevederi încalcă în vreun fel sau intră în interferență cu Regulamentul european ceea ce absolut evident că nu se întâmplă, după cum unul dintre memoriile chiar și menționa și al treilea lucru este că ministerul are dreptul de a judeca oportunitatea cărei...aplicării uneia dintre cele 3 modalități de acordare a serviciului de siguranță. De altfel, cum s-a mai spus aici, aceste servicii s-au încercat pe parcursul ultimilor 20 de ani s-au încercat celelalte două puncte care există acolo. Este absolut legitim să spui că e normal să se încerce această...aplicarea literei a din articolul invocat. Și mai vreau să vă spun ceva. S-a pus tot timpul în discuție, sunt niște principii care în aparență sunt importante dar în realitate nu se aplică aici. Nu există nicio afectare a concurenței. Se va judeca această afectare sau nu a concurenței și a altor principii de drept doar atunci când se va aplica în realitate această modalitate de acordare a serviciilor de siguranță, respectiv a pilotajului. Nu are niciun fel de relevanță această discuție în momentul de față. În momentul de față este atributul ministerului să hotărască ce tip de normă aplică în legătură cu aceste servicii. Și aș mai dori să adaug un singur lucru și anume iar au fost niște discuții cu foarte multe argumente așa...blurate aici despre tipul de...de modalitatea în care s-a făcut această adoptare a acestei metode de acordare a serviciilor, respectiv direct prin administrații. E foarte simplu: aceste contracte, după cum este o informare chiar pe prima pagină a APC au expirat toate în decursul acestui an, toată lumea știa că este în situația de expirare a acestor contracte, nimănui nu îi era certificat că le va mai avea încă pe un an sau pe 10 ani. Deci aici nu este niciun argument în legătură cu asta. Ba chiar APC a avut toată diligența să le prelungească până la sfârșitul anului. Ministerul a acordat practic acest termen de adaptare la noua realitate a corpului de piloți și a pieței în general. Despre asta e vorba aici, nu despre altceva. Și revin și spun: aveți în discuție și dezbateră legislativă acest tip de Ordin în care acești parametri – ce alege ministerul, dacă se respectă normele de legalitate se încalcă regulamentul european, respectiv normele de etică legislativă. Vă mulțumesc foarte mult.

(...)

Alper Ramazan: Era vorba pentru Canal Services unde exista o nuanță. În primul rând contrar afirmațiilor formulate de către colegul meu...

(...) Propunerea este să existe ca limitare a numărului de furnizori să fie raportat la 2 întreprinderi cu capacitatea de a deservei toate porturile maritime administrate de către Administrația Porturilor Maritime și în același timp de către Administrația Canalelor Navigabile. Noi spunem că ele sunt sinergice și atunci ar trebui să fie limitat la 2. În ceea ce privește serviciile de pilotaj pe Dunărea maritimă între Portul Sulina - Tulcea - Brăila - Galați, acolo limitarea trebuie să fie la 2 întreprinderi care să presteze. Aici exista o nuanță pentru ca societatea Canal Services are pe rolul instanțelor de judecată mai multe litigii. Cel mai important este litigiul care vizează anularea ordinului 547 care se dorește abrogat prin propunerea de ordin și avem decizia ÎCCJ de casare și analizare pe fond. Mai avem un alt ordin cu un alt litigiu foarte important pe rolul curții de apel Constanța și din punct de vedere al legalității, al legii 554/ 2004 republicată și actualizată privind contenciosul administrativ, adoptarea unui act normativ cu caracter identic, ar atrage nulitatea de drept în măsura în care s-ar admite litigiul și am ajunge, nu ne dorim, am ajunge la o situație foarte gravă ca actul administrativ cu conținut identic actului administrativ cu caracter normativ anulat de către instanța de judecată, să ajungem, la situația de ilegalitate peste noapte pentru că instanța nu cere acordul nimănui să se pronunțe și am ajunge la o situație ipotetică neplăcută în care peste noapte ordinul subsecvent care se propune a fi adoptat ar fi anulat de către instanța de judecată, ori din acest punct de vedere punctul de vedere al societății Canal S este diferit pentru că în cursul judecării și e vorba și de decizia 51/2016 emisă de Consiliul Concurenței pentru că s-a spus că sunt decizii definitive nu este așa. Sunt atât în litigiu cu Administrația Porturilor Maritime și este în continuare la fond și se administrează probe pe rolul Curții de Apel București. La fel pe rolul CAB, avem pe fond ordinul 547 prin reglementarea pilotajului și din punct de vedere al egalității și cu asta închid nu se poate dispune adoptarea până când nu se pronunță în mod definitiv instanța de judecată. Asta era nuanța,, rugămintea era s-o consemnați. Vă mulțumesc și așteptăm poziția ministerului.

Gabriela Murgeanu: Bună ziua tuturor și mulțumesc că ați dat curs invitației Direcției de specialitate pentru a ne întâlni azi din păcate în aceste condiții trebuie să facem față. Important să fim sănătoși. Procedura de adoptare a acestui ordin suntem la stadiul proiect de ordin și după cum știți a început încă de anul trecut când la Constanța au fost întâlniți organizate de către Consiliul Concurenței, Administrația Porturilor Maritime Constanța, asociațiile reprezentative ale piloților și bineînțeles la întâlnirile respective au participat și reprezentanții EMPA. Acela din punctul nostru de vedere a fost momentul în care coroborat cu prevederile regulamentului european, ministerul ca și autoritate centrală, singura care autoritatea de reglementare în acest sens și discuțiile purtate, s-a hotărât că temeiul OUG 22 din 99, Serviciul de pilotaj începând cu 2021 s- fie asigurat de

către administrațiile portuare prin corpul propriu de piloți. Aș să subliniez, doamna ne-a părăsit, doamna Carmen Maxim. Voiam să-i menționez faptul că nu administrațiile portuare sunt autorități, sunt societăți comerciale care funcționează în primul rând conform legii 31 din 90 al societăților comerciale, funcționează în conformitate cu prevederile ordonanței 109 privind guvernarea corporativă. Deci în ceea ce privește modul de organizare al serviciului de pilotaj, și mă refer strict la pilotaj, întâlnirea de astăzi nu face obiectul remorcajului... Deci în acest moment Ministerul este cel care în temeiul legii hotărăște modul de desfășurare al acestui serviciu public. În ceea ce privește desfășurarea serviciului public pe Dunărea maritimă menționez, este un serviciu care se desfășoară conform convenției de la Belgrad, deci nu intră sub incidența regulamentului european, iar prin proiectul de act normativ propus nu facem decât să... colegii de la comisia juridică, ținând cont de normele de tehnică legislativă practic o prevedere care deja este în vigoare în acest moment și în acest moment serviciu pe Dunăre se desfășoară de către corpul de piloți care aparține Administrației Fluviale a Dunării de Jos Galați, deci aici este doar o problemă de tehnică legislativă, să nu avem două acte cu aceiași prevedere, o unificare legislativă.

Mircea Toader: Pe lângă faptul că sunt membru în Consiliul de Supraveghere Naval, sunt și consilierul personal al domnului ministru Bode, dar nu pun în discuție asta, pun în discuție experiența pe care o am eu și faptul că sunt autor efectiv și coautor al modificărilor legislative din ordonanța 22 și știu și istoria acestei ordonanțe și a modului în care au fost presiuni să păstreze concesiunea. Cei care sunt vechi în sistem știu ce a fost concesiunea, cum a fost aplicată, cum au fost intervențiile și toate etapele care au fost. Eu vreau să vă spun un singur lucru. Susțin în primul rând ca această activitate să fie în administrarea totală a Portului Constanța, deci a Companiei Naționale Porturile Maritime Constanța, din două două motive. Fiindcă politica pe care trebuie să o facă administrația, pe lângă faptul că trebuie să fie un serviciu de siguranță, și care până la urmă dă certificatul de siguranță al unui port maritim, mai există și partea concurențială pe care trebuie să o desfășoare cu celelalte porturi de la Marea Neagră, ca să nu mai spun cu celelalte porturi în toată Europa, având în vedere legătura cu canalul Rin-Main-Dunăre. Și atunci, din toată experiența referitoare la piloți și cei care sunt vechi din Constanța... am mai văzut și motivații că a fost secție separată. Toate au aparținut Navrom Constanța. De ce e nevoie ca această activitate de siguranță să fie în atributul administrației? Fiindcă administrația răspunde, indiferent cum ar fi, răspunde față de un serviciu de siguranță bine efectuat la un cost mic. Aici, revenind la cost, n-am auzit pe nimeni din cei 3 sau cel puțin avocații care susțin societățile de pilotaj, cum e posibil din punct de vedere comercial ca o societate comercială cu un număr de piloți, că-s vreo 120 de cu toții, deci vreo 40 de piloți să presupunem, își permite să mențină o activitate când lucrează o treime din timp. Practic, este o mare problemă din punct de vedere financiar și asta n-am să o înțeleg niciodată, cum de Administrația a acceptat așa

ceva. Pe de altă parte, n-am auzit la această dezbatere nimeni să se refere la un articol din acel ordin, dacă nu este bine scris, dacă cumva apar probleme de interpretare. S-a pus o singură problemă: domnule, vrem să revenim la societățile comerciale cum au fost acuma, vrem să vedem în ce condiții. Doamna Murgeanu știe foarte bine câte presiuni au fost, câte modificări și încercări de modificări. Și când o să vorbească și doamna Bucur o să vă spună adevărul despre aceste activități prin care agenți găseau o formulă de plată suplimentară sau intervenție pentru diferiți piloți, când societățile sunt obligate să mențină piloți ca număr cu toate că din punct de vedere medical sau ca vârstă nu-și mai pot permite să aibă o activitate corectă. Deci una peste alta eu cred că cea mai bună soluție este aceasta, sigur respectând și făcând un regulament foarte clar al modului de organizare, făcând niște condiții de bună-practică. Sper să nu mai ajungem în situația în care domnul pilot, dacă nu-i dai nu știi ce, nu-ți face pilotajul bun. Știe foarte bine experiența aceasta de-a lungul timpului. Totul depinde de modul cum se organizează administrația portului această activitate. Să existe un regulament de conduită al acestor piloți cum sunt în toate porturile, să existe o modalitate de promovare a piloților din piloți stagiați. La ora actuală, dacă vrea cineva să intre în pilotaj, trebuie să fie pilot stagiar, trebuie să se ducă la o altă societate și aia nu-l primește. Vrem să deschidem foarte mult din punctul de vedere al accesului pe piață al pilotului propriu-zis și tot timpul ne-am legat de persoana pilotului care este o persoană foarte competentă, care este o persoană care obține din punct de vedere profesional în timp. Din acest motiv au fost și presiuni. Eu susțin clar această modalitate și încă o dată, nu am auzit pe nimeni să spună: "Articolul 2, articolul 7 nu e bine formulat!". Și pe aceeași problemă: "Vrem să rămânem ca înainte.". Ca să rămâi ca înainte este imposibil de înțeles din punct de vedere comercial cum o societate cu un număr de piloți poate să existe, să aibă profit, în condiția în care lucrează o treime din timp. Ori tariful este foarte mare, ori sunt alte dedesubturi pe care nici nu vreau să le gândesc. Deci în concluzie susțin această modificare. Am susținut-o întotdeauna. Am susținut-o și la Galați. Eu sunt gălățean. Piloții de Dunăre maritimă care au reușit să facă prima firmă privată prin 92... și s-au contagiât toți piloții să facă societăți comerciale, care are un singur obiectiv, să obțină profit. Foarte bine, piloții trebuie să fie bine plătiți în condiția în care desfășoară o activitate corectă și de siguranță. Aia este treaba administrației, să-și facă ordine, să-și facă un dispecerat corect al acestor piloți. Administrația intră în competiție și concurență cu toate porturile de la Marea Neagră și cu late porturi maritime. Ei trebuie să găsească. Aici mai vreau să fac o referire la Asociația For Business Association care, uitați-vă în ordonanța 22, este o modalitate prin care sunt consultate numai organizațiile patronale care sunt reprezentative, scrie în lege. Totodată mai scrie în lege că este administrația portului propune, deci ea gândește și propune și Ministerul hotărăște. Administrația Portului Constanța a propus ca această modalitate de asigurare al serviciului de siguranță să fie făcută prin corp propriu de piloți. Sigur, nu este simplu. Este o problemă pe care poate să și-o asume cu condițiile de dificultate

care sunt, dar sunt convins că această administrație în cele 4-6 luni, cât mai e până la 1 ianuarie, va găsi cu siguranță modul de desfășurare al condițiilor foarte bune. Aștept în continuare propuneri concrete dacă există la acest ordin anumite modificări. Și aștept de asemenea propuneri pe viitor, când Administrația Portului va face regulamentul de organizare intern al piloților, cum va fi făcut și așteptăm din partea piloților oricare sugestie din acest punct de vedere.

Carmen Bucur, Consiliul Concurenței: Câteva aspecte legate de acest subiect extrem de interesant. După cum știți pilotajul și remorcajul au fost de mult în atenția autorității de concurență, odată prin investigațiile efectuate și de câte ori a fost cazul prin emitere de puncte de vedere pe proiectele de acte normative. Referitor la ce spunea domnul avocat Ramazan, eu aș vrea să vă spun că Consiliul Concurenței nu a spus niciodată că monopolul e împotriva reglementărilor concurențiale sau al celor internaționale. Monopolul este permis. Abuzul de poziție dominantă însă este sancționăm. Deci nu vorbim aici că nu e voie să aibă o societate comercială monopol pe o piață. Noi, în punctul de vedere pe care l-am dat Administrației Portuare, am spus că într-adevăr se creează acest monopol, dar trebuie să aibă în vedere respectarea regulilor concurențiale, adică să evite orice fel de abuz pe această piață, ceea ce este altceva. Din punct de vedere al regulamentului comunitar, aici trebuie văzut. Regulamentul comunitar spune că acest că acest regulament nu se aplică serviciului de pilotaj, iar notificarea statului membru trebuie să se facă doar în măsura în care se dorește aplicarea regulamentului, asta însemnând să se aplice criteriile inclusiv de limitare a numărului de furnizori. Ca să vorbim de limitare de număr de furnizori, ar trebui să fie pe baze concurențiale și să fie mai mulți din care administrația să poată să aleagă. Ori în acest caz, nu vorbim de acest lucru. Este cu totul diferit. În ceea ce privește decizia noastră, după cum știți Consiliul a spus că nu este cazul să facem o supra-reglementare, adică Administrația Portului să nu-și suprapună atribuțiile peste cele ale autorității navale. Autoritatea navală a stabilit criteriile de acces pe piață, e responsabilă cu siguranța navigației, iar administrația portului ar trebui să le urmărească implementarea și să ar fi trebuit să stabilească cel mult niște standarde de calitate suplimentare. Vorbind despre urgența actului normativ, după cum știți subiectul este în atenția noastră din 2012. Au expirat contractele în 2017. Știți bine că și în 2017 s-a venit pe ultima sută de metri pentru aviz la autoritate. Suntem în 2020, deci deja expiră a doua rundă. Nu putem să spunem că e făcut din pripă. A fost destul timp ca să se adopte o altă modalitate. Acum, dacă încalcă regulamentul, eu cred că nu. Dacă ordinul respectă prevederile, cred că da. Și dacă Ministerul are dreptul? Da. Este dreptul Ministerului dat prin cadrul legal normativ. Acum, noi ca autoritate, eu v-aș solicita să ne trimiteți forma finală a ordinului astfel încât autoritatea să se pronunțe prin aviz pe acest proiect de act normativ. În cazul în care vor exista anumite modificări, aș fi vrut să văd pe articole dacă au fost ceva propuneri de modificare a acestora și să emitem un punct de vedere oficial al instituției noastre. Este adevărat că se crează monopol

și ceea ce spunea domnul Floca, legat de o singură entitate, ar fi fost ok dacă ar fi fost timp suficient să se facă o asociație profesională în sensul cum este de exemplu Uniunea Notarilor sau Uniunea Avocaților, adică să fie persoane fizice autorizate și pilotul să fie o profesie separată față de cea băgată în activitatea comercială, adică să fie pur și simplu angajat. Rămânem să ne pronunțăm și noi prin punct de vedere și dacă avem rugămintea către doamna Murgeanu să ne trimită și nouă acest proiect dacă vor mai fi modificări.

Mircea Toader: Am uitat un lucru să spun, apropo că ați chemat și canalul Dunăre - Marea Neagră. Atâta timp cât e o prevedere că pe acest canal căpitanii fluviali cu o anumită experiență n-au nevoie de pilot la bord, pentru navele străine există această posibilitate, deci firmele pilotaj care sunt acum pot să-și mențină piloții pentru canalul Dunăre - Marea Neagră cu avantajele și dezavantajele care sunt din această activitate. Acolo nu am prevăzut. Nu este o regulă foarte clară. Deci piloții care merg pe Dunăre - Marea Neagră sunt piloți autorizați.

Carmen Maxim: Din partea piloților, după lecturarea propunerii de ordin, întrebarea pe buzele tuturor a fost efectiv nivelul salarial. În acest ordin se trasează doar niște linii foarte generale și chiar și aici toată lumea a zis că se va face, o să și o să, dar într-un final, pentru fiecare om în parte contează suma de bani pe care o aduce în urma timpului pe care-l alocă serviciului pe care-l prestează. Atunci nivelul salarial este de asemenea un aspect foarte, foarte important pentru fiecare pilot în parte care desfășoară acest serviciu, aspecte despre care nu avem niciun fel de cunoștință, motivat de faptul că în cadrul Administrației Porturilor nu există un astfel de departament și nu avem cum să ne putem da seama unde anume piloții noștri, în situația în care acest ordin va intra în vigoare, vor fi încadrați, la ce nivel salarial.

Administrația Porturilor Maritime Constanța: Am ascultat toate punctele de vedere. Este evident că aceasta este o sarcină încă de la apariția administrației portuare, o sarcină a noastră și trebuie să ne ocupăm de ea și ne ocupăm. Știți elementele esențiale, le spun pe scurt. Am ținut cont de și faptul că trebuie să avem siguranță și calitate a serviciilor și că acest lucru se face mai greu când avem o presiune comercială. Am ținut cont de bunele practici amintite de dumneavoastră în mai multe țări europene și Marea Britanie, și Suedia și atele. Am ținut cont de faptul că acest lucru ar putea să ducă la o mai mare competitivitate a Portului Constanța, adică la capacitatea de a scădea tarifele pentru acest serviciu. Contraargumentele la punctele de vedere prezentate au fost arătate pe parcurs, însă este evident că nu este aplicabil în acest sens regulamentul european 352 și că am ținut cont de toate cerințele de la Consiliul Concurenței care de altfel a fost invitat la dezbaterile publice organizate de noi alături de comunitate portuară și de firmele de specialitate. Înțeleg că este vorba despre o activitate profesională. În discuțiile noastre și pe timpul dezbaterilor anterioare

am spus că credem că n-ar putea fi rău dacă am putea să avem o organizare prin care piloții, ca și cei care au profesie, se poate organiza la nivel național în acest sens. Acest lucru nu poate fi făcut în acest moment. Poate că în ceva vreme va fi făcut. Vreau să specific faptul că nu avem niște constrângeri legale să nu putem să plătim pe piloți după nivelul profesiei lor și al serviciului furnizat. Nu avem acest lucru la acest moment însă vom avea o categorie separată în cadrul organigramei noastre care va trebui să răspundă la specificul ei, care e clar că e diferit față de specificul celorlalte profesii de la noi, evident în condițiile respectării unui regulament bine clarificat.

Andrei Sarban: Așa noi, Constanta Port Business Association, încercăm să ne luptăm pentru interesele economice ale operatorilor portuari, membri noștri, să sperăm că și multiplele asociații de piloți aici prezente vor face același lucru pentru membri lor și la finalul acestui an, că mai sunt atâtea luni până atunci, vor obține fie ceea ce s-a spus aici, trecerea la o formă de persoane fizice autorizate sau altceva, fie vor negocia în numele membrilor lor deosebit de bine nivelul salarial astfel încât membri lor să nu aibă de suferit, cu alte cuvinte ceea ce facem și noi. Încercăm ca membri noștri să nu aibă de suferit. Vă mulțumesc.

Carmen Maxim: Nivelul salarial a rămas la fel, nedeterminat, nedeterminabil.

Andrei Sarban: Doamna avocat, asociația să-și facă scopul ideal pentru care a fost constituit și să apere interesele membrilor săi.

Carmen Maxim: ... publicat în care să analizăm ce și cum și să avem o minimă idee, ce putem să facem? Spuneți-mi dumneavoastră cum am putea să facem calculul!

Andrei Sarban: După ce se încheie această ședință putem să discutăm pe baze contractuale.

Alper Ramazan: Aș avea o întrebare la care nu s-a răspuns. Am întrebat conducerea ministerului, doamna director Murgeanu sau domnul secretar de stat n-au lămurit problema regulamentului. Până la urmă, Ministerul a notificat către Comisia Europeană aplicarea regulamentului 2017 352 sau nu? Iar în măsura în care l-a notificat, să ne comunice notificarea. A notificat că se limitează la 1, practic instituirea monopolului. Sau nu a notificat și mergem în continuare pe baze naționale și dacă se poate un răspuns concret, la obiect?

(...)

Carmen Bucur: Domnule Ramazan, voiam să vă zic că la ce v-ați referit dumneavoastră, regulamentul prevede că serviciul de pilotaj nu este inclus în

sfera sa de aplicare și dacă statul membru dorește să aplice regulamentul, trebuie să notifice comisia. Ca să aplici regulamentul ar însemna ca acest serviciu de pilotaj să se desfășoare pe baze concurențiale, ceea ce presupune să existe mai mulți furnizori și să se facă o limitare a numărului de furnizori. Nu este cazul aici. Noi nu vorbim de o limitare în sensul regulamentului pentru că la acest moment regulamentul nu se aplică pilotajului.

Alper Ramazan: Bun, deci în acest moment decizia 51 e afectată de nulitate întrucât poziția...

Carmen Bucur: Ce legătura are decizia 51 din 2006 cu regulamentul? Noi am făcut atunci o analiză a situației care era la momentul de atunci. Nu vorbim de regulile care sunt instituite acum. Acțiunile în instanță care sunt acum sunt pe analiza situației de atunci.

Alper Ramazan: Ce s-a modificat între 2016 și... Legea e tot aceea. Ordinul e din 2014, decizia e din 2016. Nu avem o modificare. E foarte important ca punctul dumneavoastră de vedere să-l înregistrăm și să-l depunem la instanță. Trebuie să informăm judecătorul. Dumneavoastră tocmai ne-ați spus că soluția dumneavoastră prin decizia 51, că nu există concurență, e nulă, că nu există nicio concurență. Păi, dacă nu există concurență înseamnă că analiza dumneavoastră e lovită de nulitate. Vă auto-contraziceți. Eu am decizia 51 în față. Aici veniți și spuneți cartelizare. Dumneavoastră acum veniți și dați aviz la monopolizare.

Carmen Bucur: Eu zic să ne limităm la subiectul care este pe ordinea de zi și să nu gândim la documentele care au fost depuse în instanță la dosarul cauzei pe decizia 51. Haideți să ne limităm la aceste aspecte care sunt în discuție acum.

Alper Ramazan: Deci să înțelegem că regulamentul nu a fost notificat, deci ca atare nu se aplică regulamentul. Asta ar fi poziția dumneavoastră. Ministerul nu ne-a răspuns concret între da și nu. Aici nu este un subiect afectat de nu știu ce secret. Asta trebuie să fie un răspuns public. Răspunsul concurenței, dacă concurența se substituie ministerului în notificare, aici avem o problemă. Și răspunsul dumneavoastră indirect a fost că nu și e bine să înregistrăm că nu. Deci nu s-a notificat regulamentul și dumneavoastră considerați că nu se aplică.

Cristina Coruț, directorul direcției supraveghere transporturi: Colega mea nu v-a spus asta, domnule avocat. Este o interpretare pe care dumneavoastră o faceți. Colega mea v-a spus doar că acest regulament nu este aplicabil, un regulament care a intrat în vigoare în anul 2019, 24 martie, da? Nu este aplicabil serviciilor de pilotaj. Atât v-a spus colega mea. În rest, alegațiile pe care dumneavoastră ca și avocat înțelegeți să le faceți sunt opinia dumneavoastră personală, nu punctul de vedere oficial acestei instituții. Mulțumesc.

Lucian Danilescu: Am dori să exprimăm din partea CTBA-ului ceea ce s-a discutat aici și anume că judecata care se face cu privire la încălcarea unor norme de concurență se face asupra unei situații efectiv înregistrate la un moment dat. Atunci s-a făcut, pe situația respectivă, unde au existat niște abuzuri. Acum vorbim exclusiv despre aplicarea unei legi. Aplicăm legea care există în România încă de foarte multă vreme pentru că celelalte două aplicări s-au făcut și s-a văzut care a fost rezultatul. Este atributul exclusiv al Ministerului să facă asta și a fost dintotdeauna atributul Ministerului. Nu-i nicio formă de abuz, nu încalcă nicidecum regulamentul, așa cum au spus și doamnele reprezentate ale Consiliului Concurenței. Sunt doar niște alegații, niște artificii logice aici. Nu se aplică, nu vrem să-l aplicăm și pe cale de consecință Ministerul are absolut toate drepturile să hotărască oportunitatea adoptării uneia sau alteia dintre situații. Ceea ce va fi în viitor, atunci se va judeca cum această normă de reglementare se va aplica în realitate și sunt convins că Consiliul Concurenței va avea foarte mare grijă să urmărească această aplicare având în vedere tot istoricul existent.

Ștefan Muntoiu: Ce ne interesează pe noi este să aducem marfă în Portul Constanța în condiții de siguranță. În momentul în care aceste condiții de siguranță sunt afectate de o proastă gestionare a serviciului de siguranță, a serviciului de pilotaj și cu un cost mai mare... Vă zic de acest cost mai mare.. vă dați seama, operatorii din Portul Constanța care aduc marfă, noi știm deja cotele portului Constanța față de celelalte porturi similare cu care ne putem compara. Vă putem spune că datorită afilierii existente în portul Constanța între pilotaj și remorcaj, datorită lipsei de responsabilitate din portul Constanța, care se întâmplă datorită faptului că nu se știe în cazul în care se întâmplă un incident cărui factor să se adreseze armatorii și proprietarii mărfii... Din aceste cazuri cota serviciului de siguranță ca și tarif este considerabil mare, aproape dublu față de celelalte porturi cu care ne putem compara. Vă dați seama, primul motiv pentru care ne interesează foarte mult acest serviciu de siguranță este exact numele său, serviciu de siguranță. Asta este standardul pe care noi trebuie să-l arătăm armatorilor și proprietarilor de marfă. Asta ne interesează în primul rând. După care ne interesează eficiența lui. Eficiența lui înseamnă și costurile lui. În momentul în care avem un cost mare - mic, care deja este mare, la care mai adăugăm încă o dată pe atât din faptul că sunt aceste mecanisme de afiliere și aceste mecanisme care nu funcționează cum trebuie, dăm un semnal foarte greșit și foarte rău aceluia care aduc marfă. Pentru acest motiv, noi ne-am arătat poziția și ne-o vom arăta în continuare pentru realizarea acestui serviciu în condiții optime de eficiență și de preț.

(...)

La finalul dezbaterilor, reprezentantul DCRSPON a informat participanții la ședință cu privire la faptul că:

- Direcția de specialitate va analiza propunerile înaintate;
- Minuta ședinței va fi publicată pe site-ul ministerului;
- Ultima variantă a proiectului de act normativ va fi publicată pe site-ul ministerului în termenul de cel mult 10 zile, stabilit de Legea nr. 52/2003.

În încheiere, reprezentanții ministerului au mulțumit participanților și au menționat disponibilitatea ministerului de a colabora cu toți factorii implicați în activitățile reglementate de proiectul de act normativ.