

Către: **Ministerul Transporturilor**

În atenția: **Domnului Ministru al Transporturilor**

Spre știință: Compania Nationala Administratia Porturilor Maritime SA Constanta

Ref. **Organizarea serviciilor publice de siguranță de pilotaj și remorcaj al navelor maritime în porturile maritime românești**

104  
Data: 02.04.2020

**Stimate Domnule Ministru,**

Subscrisa Societate **MIDIA MARINE TERMINAL S.R.L.** persoană juridică română, cu sediul în Năvodari, Portul Midia, Danele 1-4, Clădire Grup Social, Jud. Constanța, înmatriculată la registrul Comerțului sub nr. J 13/681/2007, având Cod de Înregistrare Fiscală RO21226273, telefon 0241 506 147, fax 0241 506 654, E-mail [ioan.taus@rompetrol.com](mailto:ioan.taus@rompetrol.com), reprezentată legal prin Director General Ioan Taus, vă transmitem prin prezenta punctul nostru de vedere cu referire la organizarea și funcționarea serviciilor de siguranță pilotajul și remorcajul navelor maritime în porturile maritime românești, după cum urmează:

### **Scurt istoric.**

Până în anul 1989 aceste două servicii au fost asigurate prin două companii de stat: Coremar pentru remorcaj și Pilot Service pentru pilotaj. Începând cu anul 1990 au fost demarate procese de privatizare a acestor servicii. Inițial, aceleași două companii au fost reorganizate ca societăți comerciale pe acțiuni: 70% FPS și 30% FPP, ulterior complet privatizate prin vânzarea de acțiuni de către ambele fonduri.

## **Evoluția serviciului de pilotaj în sistem privat.**

Începând cu anul 1992 a apărut o nouă companie de pilotaj Agigea Pilot SRL, creată de către o parte dintre piloții de la Pilot Service SA și astfel a apărut prima competiție reală în serviciul de pilotaj. Imediat a fost observată calitatea superioară a serviciilor prestate de către Agigea Pilot SRL față de Pilot Service SA. Aceasta din urma s-a divizat în corpul de piloți care și-a făcut o firmă proprie de pilotaj, Valmar SRL și partea tehnică, pilotinele și echipajele lor, care au rămas în Pilot Service SA, aceștia din urmă prestând servicii de transport piloți către firmele de pilotaj până când acestea s-au dotat cu pilotine proprii. Aceste companii își desfășurau activitatea preponderent în Portul Constanța. Porturile Midia și Mangalia au fost și ele deservite de companii private de pilotaj, dar de mult mai mică importanță și anvergură financiară.

În anul 2002 a fost decisă scoaterea la licitație în vederea concesiunii serviciilor de pilotaj pe zone ale portului Constanța (Nord și Sud) dar și în Porturile Midia și Mangalia. Rezultatul a fost unul negativ deoarece, în lipsa competiției, companiile de pilotaj au prestat serviciul la un nivel foarte slab calitativ, în dispreț față de nave și echipajele lor, fără a se preocupa de formarea unor generații noi de piloți, în condițiile în care unii dintre piloții brevetati proveneau din rândurile căpitanilor de remorhere, ofițeri maritimi portuari cu brevete inferioare celui de comandant de navă maritimă. A fost perioada cea mai slabă din punctul de vedere al calității serviciului din întreaga lui istorie.

Astfel, în perioada 2002-2010, deși era vorba de același serviciu de pilotaj prestat în perimetrul aceluiași port, la nivelul Portului Constanța au fost delimitate două zone distincte, respectiv Zona I Constanța Nord și Zona II Constanța Sud. Acestor două zone li s-au adăugat celelalte două porturi maritime aflate în administrarea CNAPM Constanța, respectiv porturile Midia și Mangalia. În aceste trei porturi, împărțite în patru zone, pilotajul navelor făcea obiectul unor regimuri juridice diferite. În Zona I a Portului Constanța și în Portul Midia, pilotajul navelor era asigurat de câte un singur operator economic pentru fiecare zonă în parte, în baza contractelor de concesiune încheiate în anul 2000. În Zona II a Portului Constanța și în Portul Mangalia, pilotajul navelor era asigurat începând cu sfârșitul anului 2009 în mod concurențial de mai mulți operatori economici autorizați.

În anul 2010, la terminarea concesiunii, piloții nemulțumiți de felul în care erau plătiți și tratați de managementul celor două companii, Valmar și Agigea Pilot, și-au făcut o asociație - Maritime Romanian Pilots - cu care au început să presteze serviciul de pilotaj. Ceilalți piloți au participat la apariția a două noi firme de pilotaj: Canal Service SRL și Black Sea Pilot SRL.

Interesant este faptul că, după concesiune, nici una dintre companiile concesionare timp de 10 ani nu și-a mai găsit clienți, aproape nici un agent de nave nu și-a mai dorit să lucreze cu ele, confirmând slaba calitate a serviciului oferit și tratamentul disprețuitor al managementului companiilor de pilotaj față de ceilalți actori ai comunității portuare.

În octombrie 2010, când concesiunea s-a încheiat, serviciul de pilotaj a reintrat în zona competiției.

Astfel au apărut rapid companii noi de pilotaj cum ar fi de exemplu: Canal Service SRL, Black Sea Pilots SRL, Midia Marine Terminal SRL. Motivul pentru care aceste trei companii și-au extins activitatea în domeniul pilotajului maritim a fost acela că puteau în acest mod să-și folosească intensiv flota de remorhere și în același timp ofereau servicii de calitate beneficiarilor. Contractele pe care le semnau cu beneficiarii, agenții navelor, erau atât pentru pilotaj, cât și pentru remorcaj, reușind astfel să-și maximizeze profitul și să-și dezvolte activitatea, în regim concurențial.

Din păcate, lupta între concurenții pieței libere s-a purtat prin mijloace imorale și anticoncurențiale, prin semnarea de contracte de comision care ofereau discounturi/comisioane de până la 65% din valoarea facturile emise de către companiile de pilotaj în special.

În serviciul de remorcaj, costurile de exploatare fiind mai mari, comisioanele erau ceva mai mici, de 10 – 20%. În aceste condiții, se pune întrebarea, cât de corect fundamentate erau tarifele de pilotaj care permiteau oferirea de discounturi atât de mari și ce implicații aveau acestea asupra costurilor de escală a navelor în porturile maritime românești.

Anul 2012 a fost anul în care oferta de servicii de pilotaj și remorcaj era cu mult peste necesitățile reale ale portului, această situație conducând, pe de o parte, la niveluri record de comisioane, dar, pe de altă parte, la niveluri ridicate ale standardelor de efectuare a serviciilor: promptitudine, corectitudine, disponibilitate maximă, fără accidente sau incidente.

Deoarece o parte din companiile prestatoare de servicii de pilotaj și remorcaj au intrat într-o spirală a creșterii comisioanelor, fapt ce a condus la riscul falimentării unora dintre ele (a aceluia care fie nu practicau sistemul comisioanelor, fie nu își puteau susține afacerea din alte surse), acestea au devenit din ce în ce mai active în preajma Administrației Porturilor Maritime și a Ministerului Transporturilor, reușind să introducă printr-o decizie controversată a Consiliului de Administrație al CN APM SA Constanța clauze speciale care supraviețuiesc și în prezent, astfel:

Art. 11 din Contractul cadru de pilotaj nave maritime, aprobat prin Hotărârea CA nr. 11/25.09.2017: *"Perfectarea prezentului contract este condiționată de îndeplinirea cumulativă de către operator a criteriilor expres nominalizate mai jos:*

- 1. Autorizație ANR valabilă pentru desfășurarea activității de pilotaj nave maritime.*
- 2. **Minim 21 piloți maritimi**, din care 1 pilot va fi pilot șef coordonator, cu întrunirea cumulativă a următoarelor condiții:*
  - a) posesori de brevet corespunzător valabil;*
  - b) **angajați exclusiv la operator, cu contract de muncă pe durată nedeterminată și normă întreagă;***
  - c) apți din punct de vedere medical pentru efectuarea serviciului de pilotaj*
- 3. **Minimum 3 pilotine** în proprietatea Operatorului, în leasing sau închiriate pe perioada de valabilitate a contractului care să corespundă din toate punctele de vedere pentru efectuarea serviciului de pilotaj, atestată prin documente valabile corespunzătoare;*
- 4. Organizare administrativă specifică corespunzătoare (spațiu poziționat, dimensionat și dotat corespunzător, dispecerat cu permanență, stații de emisie recepție fixe și mobile, telefon, fax, e-mail, mijloace de transport, etc;)"*

Art. 11 din Contractul cadru de remorcaj de manevră al navelor maritime, aprobat prin Hotărârea CA nr. 9/31.07.2017: *"Perfectarea prezentului contract este condiționată de îndeplinirea cumulativă de către operator a criteriilor expres nominalizate mai jos:*

1. *Autorizație ANR pentru desfășurarea activității de remorcaj nave maritime valabilă,*
2. **Minimum 14 remorchere** *aflăte în proprietatea Operatorului, leasing sau închiriate pe perioada de valabilitate a contractului, însoțite de documente valabile care să ateste buna stare de navigabilitate.*

*Remorcherele menționate vor avea următoarea componență:*

- o 4 remorchere de 40 tone forță la cârlig ;*
- o 5 remorchere de 20 tone forță la cârlig ;*
- o 3 remorchere de 10 tone forță la cârlig ;*
- o 2 remorchere de 5 tone forță la cârlig.*

3. *Remorcherele trebuie să fie armate cu echipaj corespunzător și apte pentru serviciul de remorcaj de manevră.*

...

- 6 . *Criteriile de mai sus pot fi îndeplinite în mod cumulativ de către asocieri cu personalitate juridică constituite conform Codului Civil și regulilor de concurență".*

**Toate acestea limitează accesul la prestarea acestor servicii a companiilor care, fie nu își permiteau să-l presteze simultan în toate porturile maritime, fie nu aveau interese comerciale în toate cele trei porturi.**

Nu este o coincidență faptul că numărul piloților angajați de către cele 3 companii de pilotaj care au întrunit "instantaneu" condițiile cerute prin contract era egal cu numărul total al piloților activi în acea perioadă, iar numărul de 17 remorchere nu putea fi atins individual de nici o companie de remorcaj, ci doar dacă se uneau, ceea ce au și făcut, îndeplinind astfel și cerința: *"Criteriile de mai sus pot fi îndeplinite în mod cumulativ de către asocieri cu personalitate juridică constituite conform Codului Civil și regulilor de concurență".*

**În opinia noastră criteriile minime stabilite în cadrul acestor contracte cadru sunt excesive și crează bariere la intrarea pe piață.**

Acestea nu sunt proporționale cu obiectivul asigurării serviciilor de pilotaj în condițiile prevăzute de lege și de necesarul fiecărui port în parte și adaugă condițiilor deja aprobate prin ordin de ministru, aplicate la autorizare.

De asemenea, este ciudat și imposibil de explicat de ce două autorități de stat, Autoritatea Navala Română și respectiv CN APM SA, ambele aflate în subordinea Ministerului Transporturilor, interpretează și aplică diferit prevederile aceluiași acte normative, Ordonanța 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, Ordinul nr. 547 din 6 mai 2014 privind autorizarea operatorilor economici pentru desfășurarea activității conexe activităților de transport naval - serviciul de siguranță pilotajul navelor maritime la intrarea și ieșirea din porturi, între danele aceluiași port și pe căile navigabile interioare și Ordinul nr. 548 din 6 mai 2014 privind autorizarea operatorilor economici pentru desfășurarea activității conexe activităților de transport naval - serviciul de siguranță remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi).

#### **Astfel:**

**A.N.R. autorizează operatorii economici**, la cererea acestora, pentru desfășurarea activităților de pilotaj și remorcaj a navelor maritime și emite Autorizația care atestă capacitatea operatorului economic de a desfășura activitatea înscrisă în aceasta în porturile și/sau pe căile navigabile stabilite de către Ministerul Transporturilor, cu respectarea condițiilor prevăzute în legislația în vigoare, pentru fiecare port maritim în parte,

în timp ce

**C.N. A.P.M S.A. Constanța încheie contractele de pilotaj și remorcaj doar cu firmele care indeplinesc simultan condițiile pentru cele 3 porturi**, adaugând astfel condițiilor deja aprobate prin ordin de ministru, aplicate la autorizare.

**Deși în Ordinul ministrului transporturilor C.N. A.P.M. S.A. are atribuția de a organiza serviciile publice de siguranță, dintr-o dată s-a decis să le și presteze, astfel încât agenții navelor nu au mai avut nici o opțiune, ei fiind obligați să semneze contractele cadru incluzând aceste servicii cu C.N. A.P.M. S.A., care subcontractează companiile amintite mai sus, care sunt la rândul lor “pregătite să fie subcontractate”.**

**Data de 1 August 2012 este data la care a apărut și ROTAȚIA prestatorilor.** Toate cele patru companii de pilotaj care până atunci erau competitori direcți în piața liberă, au început să se aștepte cuminiți unele pe altele ca să presteze serviciul de pilotaj câte 3 zile la intervale de 9 zile pe lună, la fel și cele trei companii de remorcaj, care prestează doar 10 zile pe lună serviciul de remorcaj, deși plătesc angajați și utilaje întreaga lună. Totuși, se pare că se simt mai bine așa, decât în condiții de piață. Se simt atât de bine încât fac orice ca să-și protejeze afacerea, de la Ordine de ministru “dedicate” privind formarea și examinarea piloților maritimi, la “protecția” oferită de subcontractul semnat cu C.N. A.P.M.C.

### **Evoluția serviciului de remorcaj maritim.**

Acest serviciu s-a prestat în regim de piață liberă până la monopolul instituit de către trei firme private, la instigarea și cu participarea C.N. A.P.M. S.A. în anul 2012.

Așa cum am menționat la începutul acestei scurte prezentări, COREMAR S.A. a fost succesoarea companiei de stat care presta serviciul de remorcaj. În anul 2007 firma Canal Service SRL își face debutul drept companie de remorcaj în Portul Constanța, reușind să reducă portofoliul de clienți al COREMAR, prin tehnica acordării de discounturi/comisioane mai mari.

Remorcherele lor erau închiriate de la foste companii de stat de pe malurile Dunării care dețineau flote de remorchere de manevră, dar care nu mai aveau activitate, deoarece volumele de marfă și traficul de nave în porturile dunărene Giurgiu, Brăila, Galați, Tulcea și Sulina au intrat într-un declin accentuat.

Destul de repede a intrat în piață și Black Sea SRL, folosind la început aceeași metodă de închiriere de remorhere, iar apoi începând achiziția de remorhere second hand și foarte vechi.

În anul 2008 a intrat în piață și Midia Marine Terminal SRL, care a desfășurat activitatea doar în Portul Constanta Zona Midia în terminalele petroliere din Danele 1-4 și 9A,B,C și doar pentru clienții cu care avea un contract pentru aceste prestații. Compania a desfășurat aceasta activitate până în iulie 2012 când, peste noapte, s-a instituit monopolul pe serviciile de pilotaj și remorcaj.

Pe perioada funcționării în monopol, cât și după aceea, în celebra soluție pe bază de ROTAȚIE a prestatorilor, acest serviciu a fost în continuă degradare. Cu excepția câtorva remorhere de putere mică, care au fost achiziționate drept construcție nouă, restul, în proporție de 90%, sunt remorhere care însumează ca vechime 1000 de ani. Calitatea prestației este una slabă, beneficiarul - comandantul navei/agentul de navă - neavând nici o posibilitate de a selecta prestatorul sau măcar utilajele pe care le va avea la dispoziție la manevra.

### **Concluziile noastre.**

1. În anii 2010 – 2012, contractele pentru prestarea serviciilor de pilotaj și remorcaj se negociau între agenții navelor și firmele prestatoare doar cu scopul obținerii de comisioane cât mai mari. Din păcate aceste discounturi/comisioane nu se regăseau întotdeauna și în facturile transmise de către agenți armatorilor, menținând astfel porturile românești la un nivel ridicat din punctul de vedere al costurilor de escală a navelor.
2. Ca și în cazul atribuirii prin concesiune, ROTAȚIA sub protecția contractului cadru al CN APM SA introduce în piață servicii de siguranță pe care beneficiarii nu au posibilitatea de a le selecta și nici posibilitatea de a le refuza în cazul în care se dovedesc nesigure sau slab performante sau costisitoare.
3. Sub denumirea impunătoare de servicii publice de siguranță se ascund în realitate următoarele adevăruri extrem de grave:



- a) piloți care nu mai sunt fizic în stare să urce la bordul navelor, piloți care doar pun la dispoziție brevetul pentru a permite companiilor să întrunească numărul de piloți cerut de CN APM SA, fără evaluari.
- b) piloți care nu răspund de greșelile pe care le fac în cazul în care acestea au drept urmare eșuări, coliziuni etc.; mai mult, în conformitate cu practica internațională, piloții și remorchererele sunt asimilați angajaților armatorului pe timpul manevrei; ei spun că sunt doar simpli consilieri ai comandantului, dar în realitate ei sunt cei care efectuează întreaga manevră de intrare, acostare, plecare de la cheu și ieșire din port a navelor. Există recentul caz de esuare “cu știința pilotului” a navei care transporta animale vii Queen Hind. În decursul ultimilor 8 ani au existat la Midia nenumarate puneri pe uscat ale navelor la intrarea/iesirea din port sau chiar în port, niciunul nu a fost investigat cu temeinicie, nu s-a luat nici o masura în schimb noi ca și agenți economici am suferit întotdeauna consecințele financiare, sociale etc. cum ar fi: nerealizarea volumelor propuse pentru încărcare datorită colmatării șenalelor în urma dezusuării navelor având ca și consecință reducerea pescajelor maxim acceptate chiar și cu un metru, blocarea efectivă a portului cum s-a întâmplat la dezusuarea navei Queen Hind cu consecințe grave asupra traficului de marfă și nave pentru mai bine de o luna, scăderea încrederii armatorilor în siguranța oferită de Portul Constanta Zona Midia și greutate în identificarea navelor care să accepte operarea în acest port, creșterea navlului perceput de armator, întâzieri în livrarea marfurilor, risc de blocaj pentru operațiunile rafinării.
- c) CN APM SA “atât de preocupată de aceste servicii de siguranță” nu transmite în format electronic hărțile cu adâncimile actualizate ale șenalelor și ale bazinelor de manevră către comandanții navelor prin intermediul agenților, astfel încât comandantul navei să fie din timp și foarte bine informat referitor la zona pe care o va traversa cu nava prin port.
- d) Remorchere, cele mai multe vechi, neperformante, chiar periculoase pentru unele manevre datorită lipsei de putere sau manevrabilității
- e) Este curios de ce serviciul de legare/dezlegare nave nu este considerat serviciu public de siguranță, deși este o parte importantă a siguranței manevrei de acostare și plecare de la cheu a navelor maritime.

4. Tarifele serviciilor de siguranță prestate de către CN APMC prin subcontractori nu au adus niciun beneficiu portului, nivelul costului de escală a navelor a rămas la fel de mare, chiar mai mare.
5. CN APM SA a intrat în piața serviciilor portuare deși este o autoritate și ar fi trebuit să se abțină în a face concurență neloială firmelor private, în toate aceste domenii cum ar sunt:
  - a) Pilotajul navelor maritime;
  - b) Remorcajul navelor maritime;
  - c) Montarea și ridicarea barajelor portuare de prevenire a poluării în terminalele petroliere.
6. Nu sunt stabilite de către CN APM SA criteriile de performanță pentru aceste servicii de siguranță. Acest lucru denotă “procuparea” pentru calitatea acestor servicii. Nu există nici un “feed-back” de la beneficiarii serviciilor, comandanții de nave/agenții de nave, referitor la gradul lor de mulțumire.
7. CN APMC nu are nici până acum competențele manageriale pentru a organiza și monitoriza aceste servicii, în sensul că nu are o direcție specializată în prestarea serviciilor publice de siguranță, cu personal calificat în acest sens.
8. Autoritatea Navala Română, singura abilitată în stabilirea criteriilor tehnice de prestare a serviciilor de pilotaj și remorcaj, are un set total diferit de criterii de acordare a autorizațiilor, de care CN APM SA nu ține însă cont, fiind preocupată exclusiv cu ROTAȚIA firmelor care și acum participă la monopolul acestor servicii, ROTAȚIA putând fi ușor asimilată “înțelegerii în piață”, mai ales datorită faptului că toți prestează serviciile în aceleași condiții și la aceleași tarife.

**Menționăm că toate elementele vădit nelegale, anticoncurențiale și prejudiciabile pentru întreaga activitate portuară, evocate mai sus, persistă și sunt propagate în pofida Deciziei nr. 51/10.08.2016 a Consiliului Concurenței, pe care**

CN APM SA și cei sancționați refuză să o pună în mod efectiv și întocmai în aplicare.

**Concluziile, propunerile și solicitările noastre, unele reținute de altfel și în cuprinsul Deciziei nr. 51/10.08.2016 a Consiliului Concurenței, sunt următoarele:**

- 1. Liberalizarea acestor servicii**, pentru a se desfășura în condiții de piață, în baza unui regulament portuar de funcționare, care să nu limiteze în nici un fel participarea firmelor autorizate de ANR ca având capacitatea tehnică de a presta serviciul, stabilind criterii de performanță care să vină în sprijinul eficientizării costurilor de escală al navelor și creșterea siguranței manevrelor, fără a fi obligate firmele să presteze acolo unde își dorește CN APMC (în toate porturile maritime simultan, de exemplu) ci doar acolo unde le cer clienții, în baza contractelor de prestari servicii încheiate și în limita permisă de Autorizația ANR. CN APM SA ar trebui să perfecteze contractele de pilotaj și remorcaj cu toți operatorii posesori de autorizații valabile emise de ANR la data încheierii contractelor.
- 2. CN APM SA trebuie să se abțină în a face concurență neloială firmelor private** în sfera serviciilor portuare și să se preocupe în special de administrarea porturilor, astfel încât să poată atrage cât mai mult trafic de marfuri și nave, cunoscând poziția privilegiată la inteseția unor mari rute comerciale (coridoare de marfa). Să se concentreze pe măsurile ce trebuiesc luate în vederea interconectării porturilor maritime cu sistemele de logistică și să contribuie la creșterea vitezei și a gabaritului pe căile rutiere și căile ferate.
- 3. Modul în care CN APMC a înțeles să organizeze serviciile de siguranță pilotajul și remorcajul navelor reprezintă o interpretare cu rea-credință a legislației în vigoare.**
- 4. În opinia noastră criteriile minime stabilite în cadrul contractelor cadru de pilotaj și remorcaj sunt excesive și crează bariere la intrarea pe piață. Acestea nu sunt proporționale cu obiectivul asigurării serviciilor de pilotaj în condițiile prevăzute**

de lege și de necesarul fiecărui port în parte și **adaugă condițiilor deja aprobate prin ordin de ministru, aplicate la autorizare.**

**5. Ar trebui acordat dreptul unor societăți comerciale de a efectua serviciile de siguranță pentru navele care intră în incinta acestora, fără nicio intervenție din partea CN APM SA (la accesul în șantierele navale, terminalele petroliere etc.), în condițiile în care aceste societăți sunt autorizate de ANR și nu furnizează servicii și pe piața concurențială.**

**6. Rotația operatorilor de pilotaj și remorcaj sub protecția contractului cadru al CN APM SA, ca și atribuirea prin concesiune, neagă posibilitatea selectării de către beneficiar a furnizorului de servicii și trebuie eliminată sub toate formele sale.** ROTAȚIA operatorilor de pilotaj și remorcaj sub protecția contractului cadru al CN APM SA prezintă elementele de înțelegere în piață și ar trebui eliminată fie și doar din acest motiv.

**7. Tarifele prestațiilor acestor servicii ar trebui stabilite într-un mod transparent, obiectiv și nediscriminatoriu,** proporționale cu costul serviciului furnizat, astfel încât să se elimine posibilitatea apariției concurenței neloiale prin acordarea de comisioane. Furnizorii de servicii de siguranță autorizați de ANR ar trebui să lucreze în piața liberă pe baza principiilor concurenței, a cererii și ofertei. Având în vedere ca beneficiarii serviciilor de pilotaj/remorcaj sunt armatorii navelor, reprezentati de agentile de shipping locale, consideram ca acestia ar trebui sa aiba dreptul de a alege furnizorii acestor servicii. Licențierea acestor furnizori trebuie sa fie exclusiv atributul ANR, la fel ca si controlul desfasurarii acestor servicii.

**8. Consideram că recenta propunere de efectuarea in regie proprie de catre CN APMC a serviciului de pilotaj in porturile romanesti este o gravă eroare si va aduce grave prejudicii serviciului in sine si a CN APMC, deoarece:**

- CN APMC nu avut niciodata acest serviciu in portofoliu si in consecinta nu are nici o experienta proprie si directă in acest domeniu
- CN APMC, prin regulamentul de exploatare, este si regulatorul serviciului, ceea ce poate conduce usor la abuzuri

- CN APMC este o societate comerciala din punct de vedere al prestarii de servicii, preluarea acestui serviciu ar fi de fapt un monopol, deci ar fi vădit ilegal
- Reputatia CN APMC va putea fi usor afectata de comportamentul pilotilor la bordul naveor
- In lipsa concurentei, acest serviciu va deveni o reala problema a comunitatii portuare, pilotii devenind factor de decizie pentru traficului naval, interferand grav cu interesul comercial al portului; cele mai bune servicii au fost efectuate atunci cand a existat concurenta acerba in aceasta piata; aceea a fost singura perioada in care nu s-au inregistrat intarzieri, evenimente sau incidente navale provocate de catre piloti, tratament incorect aplicat echipajelor, solicitari de cadouri de catre piloti, diverse conditionari ale manevrelor de cadourile acordate etc.
- In cazul unei epidemii sau pandemii care afecteaza unicul corp de piloti, porturile risca sa ramana fara pesoanlul calificat necesar la manevra navelor
- In cazul unor greve, toata activitatea in port va fi grav afectata
- Pilotii nu vor mai fi interesati sa-si cresca calitatea serviciului si nici sa invete noi procedee care sa simplifice sau sa faca mai sigura manevra; nici acum, cu exceptia MMT, nici o companie de pilotaj nu a pregatit pilotii pentru situatii de urgenta la bordul navelor
- Perioada de concesiune, ca si perioada de monopol organizat de catre CN APMC pentru serviciile de pilotaj si remorcaj, au fost cele mai putin apreciate de catre comunitatea portuara, agenti navali sau chiar operatori portuari, datorita atitudinii pilotilor si slabei calitati a serviciilor
- Pilotii angajati ai CN APMC nu vor mai putea sa reclame nevoia de dragaj, lipsa gemandurilor, iluminarea slaba a cheurilor etc. pentru ca toate acestea intra in obligatiile angajatorului lor, CN APMC
- Incidentele si accidentele navale vor atrage in mod direct si exclusiv CN APMC in arbitrajele internationale, unde aceasta va putea fi culpabilizata direct, atat ca furnizor al serviciului, dar si ca administrator al portului
- Incidentele si accidentele navale vor fi si mai usor ascunse si vor ramane necercetate pentru ca tot CN APMC ar avea acestea atributii de cercetare, cu consecinte grave asupra sigurantei navigatiei; in ultimii opt ani de monopol al acestor servicii, MMT a transmis catre autoritatile portuare nenumarate informari in legatura cu esuari ale navelor in portul Midia, punand la dispozitie si toate dovezile de care acestia aveau

nevoie pentru a demara investigatiile si a corecta situatiile care au condus la astfel de evenimente, absolut toate aceste sesizari ramanand neluate in seama

- Datorita numarului mic de piloti implicati, CERONAV va avea dificultati in mentinerea cursurilor si certificarilor, sau acestea vor deveni extrem de scumpe
- Profesia de pilot, care este una liberala si vocationala, va deveni un atribut exclusiv al unei societati comerciale, CN APMC; nici felul in care este organizata acum cerficarea pilotilor nu este in regula, deoarece implica obligatoriu companiile de pilotaj in decizia pilotului de a obtine o astfel de certificare sau nu.

**Cunoscand toate elementele si dificultatile mentionate mai sus, atat in privinta activitatilor de pilotaj cat si a celor de remorcaj maritim, cunoscand faptul ca in luna aprilie a anului 2020 urmeaza sa se decida, din nou, asupra modului de functionare a serviciului de pilotaj in toate porturile maritime romanesti, va rugam sa luati in considerare si sa aprobatii solicitarea noastra, de a ni se permite in toate cazurile efectuarea serviciilor de pilotaj si de remorcaj maritim in Zona Midia a Portului Constanta, terminalele petroliere din Danele 1-4 si 9A,B,C, cel putin pentru manevrele necesare activitatilor de import si export la aceste terminale petroliere ale Grupului Rompetrol – KMG International, neexcluzand posibilele colaborari si cu alti agenti si operatori, daca acestia ne vor solicita serviciile in Portul Constanta Zona Midia.**

**MIDIA MARINE TERMINAL S.R.L.**

**Director General Ioan TAUS**

