



Parlamentul României

Senat

INTERPELARE

Adresată: **Domnului Ministru Relu Fenechiu**
Ministerul Transporturilor
De către: **Domnul senator Christian Gigi Chiru**
Circumscripția electorală: **nr.14, Constanța**
Colegiul uninominal: **4**
Grup parlamentar: **PDL**
Ședința Senatului din data de: **03.06.2013**
Obiectul interpelării: **Contractul pentru prelungirea digului de larg, încheiat de CN Administrația Porturilor Maritime SA**

Stimate domnule Ministru,

Pe 1 februarie 2013, Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA, prin semnătura directorului Decebal Șerban, a încheiat un contract în valoare de 99,94 de milioane de euro cu olandezii Van Oord Dredging and Marine Contractors.

După mai bine de trei ani de contestații și procese, nu s-a mai respectat contractul inițial și caietul de sarcini, în ciuda faptului că mare parte din suma pe care o va primi societatea Van Oord provine din fonduri europene. Așa cum este bine cunoscut, decizia privind oferta câștigătoare a fost luata de Valentin Preda (un apropiat a lui Radu Mazăre, care este cercetat de DNA pentru pentru fapte de corupție) și de directorul companiei, Decebal Șerban. Să nu uităm faptul că CN Administrația Porturilor Maritime SA Constanța se află în subordinea Ministerului Transporturilor, dar nici că în conducerea ei se află persoane de vază: Lucian Băluț, fostul președinte al organizației municipale Constanța a PSD, Alexandru-George Iorov, finul lui Radu Mazăre, Decebal Șerban (fostul consilier personal al fostului secretar de stat în Ministerul Transporturilor, Valentin Răducu Preda), George Vișan (consilier local, președintele organizației municipale de tineret a PSD) ori Emil Baniias, fratele senatorului USL Mircea Baniias. În afară de Lucian Băluț, venit mai

târziu în echipa de conducere, toți aceștia și-au pus semnătura pe contractul cu Van Oord, stimați colegi.

Mai mult, detaliile contractului au fost stabilite încă de pe vremea când Valentin Răducu Preda, „băiatul priceput” al lui Radu Mazăre, era încă secretar de stat în Ministerul Transporturilor, înainte de a fi ridicat de DNA pentru fapte de corupție.

Contractul, încheiat în februarie 2013, este, culmea, în defavoarea statului român, bugetului țării, dar foarte favorabil olandezilor. Este adevărat, vom avea un dig de larg cu aproape un kilometru mai lung, dar și un buget sărăcit de un contract păgubos care nu apără interesele Portului sau interesele României, ci pe ale olandezilor.

Așa cum precizam anterior, contractul și caietul de sarcini din 2010 nu se mai potrivesc cu cel din 2013, chiar dacă nici unul dintre documente nu putea fi schimbat de la efectuarea procedurii de licitație până la semnarea contractului. **Doar că, în noul contract, multe paragrafe au fost scoase, iar altele au fost adăugate la cererea expresă a celor de la Van Oord.** Ba chiar, după modificarea contractului, au apărut prevederi contractuale care pun în dificultate CN APM Constanța, cum ar fi faptul că instituția din subordinea Ministerului Transporturilor, în calitate de beneficiar, este obligată ca, în eventualitatea rezilierii contractului, să plătească daune olandezilor de la Van Oord. Însă, prestatorul de serviciu nu are nici un fel de obligație în cazul în care solicită rezilierea. Exact cum spune vorba populară, *unul cu banul, altul cu ciolanul!*

Contractul mai are niște hibe:

- posibilitățile de reziliere a contractului de către CNAPMC au fost diminuate prin eliminarea unor clauze care ar fi funcționat în beneficiul său
- toate clauzele privitoare la dreptul olandezilor de a rezilia contractul au fost menținute
- contractul permite companiei olandeze să nu anunțe din timp anumite erori de construcție, urmând ca acestea să facă obiectul unui act adițional de mărire a valorii, timpului sau ușurarea unor condiții de calitate (conform contractului inițial, Van Oord trebuia să prezinte aceste informații în orice moment CNAPMC)
- Van Oord nu își asumă răspunderea pentru întârzierile în executarea lucrării cauzate de propriul management
- Van Oord nu este obligată prin contract să asigure calitatea lucrării, deci nu poate fi trasă la răspundere pentru deficiențele de construcție
- contractul modificat oferă posibilitatea companiei olandeze să semneze acte adiționale și implicit creșterea valorii contractului față de oferta inițială.

- din contractul inițial a fost scoasă prevederea referitoare la traficul rutier și astfel i se permite firmei Van Oord să obstrucționeze traficul și căile de acces fără nici o limitare. Din cauza clauzei inițiale, mulți participanți la procedura de licitație au fost descalificați
- olandezii nu vor plăti nici contravaloarea utilităților necesare realizării lucrărilor
- din contractul inițial au fost scoase alte două clauze prin care beneficiarul pierde controlul asupra materialului folosit la realizarea lucrării
- CN Administrația Porturilor Maritime SA Constanța nu va putea solicita penalități pentru întârzieri în executarea lucrării

Așa cum puteți observa, toate acestea sunt în defavoarea statului român și a Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA.

În acest context, vă adresez, stimate domnule ministru, următoarele întrebări:

- Cunoșteți această situație, știți despre contractul încheiat între CNAPMC și Van Oord?
- Dacă da, din ce motive ați permis schimbarea caietului de sarcini și a contractului?
- Considerați ca trebuie să sesizați organele de cercetare penală?
- Intenționați să reziliați contractul păgubos cu Van Oord?

În răspunsul scris, vă rog să atașați contractele încheiate între Van Oord și CN APM SA Constanța.

Vă mulțumesc!
Solicit răspuns scris și oral.

**Senator
Christian Gigi Chiru**



3