



ORG. PATR. OPERATORUL PORTUAR	
Constanța	
INTRARE	Nr. 2445
IEȘIRE	
Zi 30	Luna 03 An 2015

**CATRE,**

**PRESEDINTELE ROMANIEI**

Palatul Cotroceni, Bulevardul Geniului nr. 1-3, Sector 6 - Bucuresti -  
Romania, Cod postal 060116

**Spre Stiinta:                   GUVERNUL ROMANIEI**

Palatul Victoria, Piata Victoriei nr. , Sector 1 - Bucuresti –  
Romania, Cod postal 060116

Date contact: tel: 0213143400 / fax: 0213139846

**Spre Stiinta:                   MINISTERUL TRANSPORTURILOR**

Bd. Dinicu Golescu nr. 38 , Sector 1 - Bucuresti –  
Romania, Cod postal 010873

Date contact: tel: 0213196124 / fax: 0213138869

**Spre Stiinta:                   COMISIA PENTRU TRANSPORTURI SI  
INFRASTRUCTURA   DIN CADRUL CAMEREI DEPUTATILOR**

-Bucuresti, Palatul Parlamentului, str. Izvor nr. 2-4, sector 5

Date contact: tel: 0213160300 / fax: 0214141991



In atenta: Presedintelui Romaniei – d-nul Klaus Iohannis,

Ref. : Actiune de protest desfasurata in Portul Constanta privind managementul defectuos practicat de actuala conducere a CN APM Constanta SA la nivelul Portului Constanta

**ORGANIZAȚIA PATRONALĂ - OPERATORUL PORTUAR** - persoana juridica romana, cu sediul in Constanta, Bd. Mamaia Nr. 182, Parter, Jud. Constanta, autorizata potrivit Sentintei Civile nr. 88/04.06.1992, pronuntata de Judecatoria Constanta, tel./fax. 0241/484.836, e-mail: office@operatorulportuar.ro, reprezentata legal prin **Presedinte, formulam prezenta :**

#### **SCRISOARE DESCHISA**

Prin care intelegem sa va sesizam aspecte grave de nelegalitate a actului de management promovat in mod defectuos in cadrul **Companiei Nationale „Administrarea Porturilor Maritime” SA (denumita in continuare „CN APM SA”)**, cu grave repercusiuni asupra dezvoltarii eficiente a Portului Constanta, asupra comunitatii portuare si asupra interesului public national.

Mentionam ca exprimam opinia unitara a majoritatii operatorilor portuari care isi desfasoara activitatea in Portul Constanta, grav afectati de managementul defectuos al actualei conduceri a CN APM SA, acesta reflectandu-se direct asupra comunitatii portuare sub mai multe forme.

Avand in vedere importanta strategica a Portului Constanta si pentru a preintampina eliminarea acestuia de pe harta porturilor europene, intelegem sa va solicitam pe aceasta cale sprijinul in vederea deblocarii si remedierii situatiei cu care ne confruntam.

Mentionam ca o varianta extinsa a problematicii din aceasta scrisoare deschisa se regaseste in cadrul documentului intitulat Memorandum, adresat de organizatia noastra institutiei prezidentiale.

#### Cateva date privind Portul Constanta – obiectiv de utilitate nationala;

Portul Constanta a fost construit si dezvoltat la actuala sa capacitate prin fonduri alocate in mod exclusiv de la bugetul de stat, toate investitiile in infrastructura portuara fiind sustinute si garantate de catre Statul Roman, prin Ministerul de Finante si Ministerul Transporturilor.

Datorita capacitatii si amplasarii Portului Constanta, acesta face parte din reseaua comunitara a porturilor maritime TEN-T, cu rol semnificativ pentru realizarea unui cadru general unificat al pietei interne, motiv pentru care autoritatile administratiei publice centrale din Romania au obligatia de a promova cadrul legal necesar asigurarii functionalitatii, dezvoltarii si cresterii atractivitatii celui mai mare port al Romaniei de la Marea Neagra, in vederea integrarii sale in sistemul de transport european.

Acesta se situeaza pe locul sase in Europa din punct de vedere al volumului de marfa operata si este la concurenta cu celelalte porturi europene in atragerea fluxurilor de marfa. Pentru a deveni cat mai atractiv, portul trebuie sa ofere facilitati moderne si sigure si sa dezvolte si sa intretina o infrastructura adecvata unui flux de marfa ridicat. Traficul





ridicat de mărfuri și infrastructura dezvoltată fac absolut necesară o politică tarifară competitivă care să facă portul mai ieftin (deci mai atractiv) în comparație cu porturile concurente.

Toate aceste investiții se pot realiza printr-un amplu program de dezvoltare, a cărei realizare implică investiții de valoare foarte mare. Dimensiunea acestor investiții atrage de la sine necesitatea existenței unei garanții solide și sigure care să aibă la bază o strategie guvernamentală ce se reflectă într-un management performant realizat de CN APM SA - în calitate de autoritate portuară - și nicidecum unul defectuos manifestat în prezent.

Astfel, precizăm că, în perioada în care Consiliul Local al Municipiului Constanța a fost acționar al CN APM SA, strategia de management a fost aceea de a susține în mod vădit interesele apropiatilor administrației publice locale și de a ignora interesele majore ale întregii comunități portuare care erau în deplin acord cu principiul eficientizării economice a Portului Constanța.

Prin urmare, în ultimii ani s-a înregistrat o decadere vizibilă a Portului Constanța din punct de vedere economic (al traficului de mărfuri, al creșterii interesului operatorilor străini pentru portul Constanța, etc.), motivată de neindeplinirea obligației de apărare a interesului public precum și de politica managerială defectuoasă promovată de conducerea CN APM SA.

Din păcate, atitudinea CN APM SA subzistă în continuare, deși acționar majoritar este statul român prin Ministerul Transporturilor care are pârghiile necesare să traseze până la acest moment mai multe măsuri transante în scopul remedierii situației existente.

#### Detalierea unor aspectelor cu impact major asupra interesului public, național;

Aspectele pe care le supunem analizei dvs., reprezintă o sinteză a problematicii generale cu care se confruntă comunitatea portuară.

1. **Închirierea terenurilor de pe platforma portuară** se realizează preferențial și ineficient, prin nerespectarea contractului de concesiune încheiat cu Ministerul Transporturilor, respectiv dispozițiile art. 5, alin 3 din contractul de concesiune. Taxele de închiriere a domeniului portuar, prețul utilităților și clauzele de performanță sunt stabilite preferențial, la nivel de interese personale și de grup. Nu există coerență în ceea ce privește destinația suprafețelor închiriate referitor la utilizarea infrastructurii publice și de dezvoltare a unor investiții precum rețele de apă, rețele de electricitate, căi de acces rutier, feroviar, pescaje. Niciunul din studiile BERD sau ale altui organism internațional nu este implementat de către **CN APM SA**, astfel încât managementul rămâne intuitiv în absența unei examinări serioase în ceea ce privește analiza comercială și performanțele operatorilor portuari; astfel, contractele de închiriere practicate sunt abuzive, nelegale și deosebit de oneroase pentru operatorii portuari, echilibrul contractual fiind grav afectat; actuala formă a contractelor de închiriere practicate de **CN APM SA** reprezintă în esență un contract de adeziune, fundamentat pe clauze abuzive care consacră companiei o poziție discreționară și privilegiată, în care aceasta are practic numai drepturi, obligațiile contractuale revenind în exclusivitate operatorilor portuari.



2. **Neexecutarea lucrărilor de mentenanță** și/sau de îmbunătățire a infrastructurii domeniului portuar, respectiv neasigurarea facilităților contractuale pentru agenții economici care operează în Portul Constanța, raportat la nivelul ridicat al taxelor și tarifelor percepute .
3. Perceperea unor **tarife nejustificat de mari pentru asigurarea utilităților** (energie electrică, apă etc.), în măsura în care **CN APM SA** achiziționează aceste servicii de utilități de la agenți economici de drept privat, la un preț preferențial.
4. **Refuzul nejustificat în ceea ce privește analizarea și aprobarea proiectelor de investiții propuse de către agenții economici**, pentru dezvoltarea infrastructurii portuare și diversificarea serviciilor ce pot fi asigurate prin Portul Constanța .
5. **Lipsa oricărei viziuni de ansamblu referitoare la potențialul de dezvoltare al Portului Constanța, respectiv:**
  - Lucrări de infrastructură realizate haotic și fără a ține cont de strategia reală de dezvoltare a Portului Constanța ;
  - Refuzul avizării inițiativei private de realizare a unor lucrări de suprastructura importante ce ar putea atrage capital străin și trafic de marfă suplimentar, pe criterii subiective ce nu țin de dezvoltarea și interesul mediului de afaceri portuar;
  - Dezvoltarea de terminale specializate fără a ține cont de capacitatea pieței de absorbție ;
  - Neadaptarea politicii de dezvoltare a infrastructurii și suprastructurii Portului Constanța, prin raportare la realitatea exploatărilor de hidrocarburi din Marea Neagră, ceea ce poate determina ca deținătorii de licențe de exploatare să se îndrepte către alte porturi riverane Mării Negre ;
  - **CN APM SA** nu a realizat niciun demers pentru a stabili obiective de performanță ce urmează a fi îndeplinite în Port, convenite individual cu operatorii portuari și refuză sistematic o asemenea analiză care să reflecte veniturile/tona de marfă, costuri/tona de marfă, profiturile ce pot fi obținute din aceste operațiuni cu urmarea cuantificării strategice a politicii sale de dezvoltare, deși aceste principii se regăsesc în OUG 22/1999 și Regulamentul 1286/2012 a căror implementare este precară;
6. Tergiversarea nejustificată și ignorarea totală a oricărei propuneri venite din partea operatorilor privați, în ceea ce privește elaborarea și definitivarea **Master Plan-ului Portului Constanța**, cu consecința adoptării unor soluții neunitare, desprinse total de realitatea economică; Compania promovează un Master Plan lipsit de viziune economică sustenabilă, stabilind ca principale direcții: transformarea Portului Vechi situat în apropierea Danei Militare 0 în „zona turistică” și desființarea Portului Mangalia, relocare realizată cu consecința exproprierii fără justă și prealabilă despăgubire a operatorilor portuari din zona, proprietari ai elementelor de suprastructură; în elaborarea acestui document s-a pornit de la date și premise false, eronate , **CN APM SA Constanta** manifestând o totală lipsă de transparență în aducerea acestui document la cunoscința opiniei publice, în vederea supunerii unei dezbateri publice;





7. **Încheierea de contracte oneroase cu terții, în defavoarea intereselor publice**, prin favorizarea intereselor personale și ale apropiaților conducerii **CN APM SA**, cu efecte negative asupra întregului mediu de afaceri zonal portuar;
8. **Lipsa de profesionalism și viziune economică și de afaceri** în ceea ce privește negocierea clauzelor contractuale care angajează și obligă **CN APM SA**, cu consecința încheierii unor contracte comerciale, pe termen mediu și lung, cu efecte negative asupra Portului Constanța; astfel, contractele de închiriere practicate sunt abuzive, nelegale și deosebit de oneroase pentru operatorii portuari, echilibrul contractual fiind grav afectat; actuala formă a contractelor de închiriere practicate de **CN APM SA** reprezintă în esență un contract de adeziune, fundamentat pe clauze abuzive care consacră companiei o poziție discreționară și privilegiată, în care aceasta are practic numai drepturi, obligațiile contractuale revenind în exclusivitate operatorilor portuari.
9. **Fraudarea dispozițiilor legale privind modalitățile de asigurare a serviciilor publice de siguranță** – pilotajul și remorcajul de manevră. Organizarea unor licitații trucate cu scopul evident de a favoriza interesele unor „firme de casă”, pentru obținerea anumitor contracte cu **CN APM SA**, încălcându-se principiul liberei concurențe;
10. **Neimplementarea procedurii de subconcesiune** – reglementată legislativ- este de natură a genera prejudicii; în condițiile în care operatorii portuari ar fi titularii unor contracte de subconcesiune și nu de închiriere, termenul mai lung al acestora din urmă le-ar asigura siguranța dezvoltării unei strategii de business pe termen îndelungat, certitudinea amortizării investițiilor realizate (care trec de drept în patrimoniul **CN APM SA**, fără despăgubire prealabilă), minimalizarea riscurilor și o bancabilitate mai mare.
11. **Chirii și tarife (tariful de utilizare a domeniului portuar - UDP) majorate unilateral, arbitrar și nefundamentat**; apreciem că orice propunere de modificare unilaterală a tarifelor - manifestată în mod abuziv sub forma comunicării unor acte adiționale în care se regăsesc tarifele deja majorate, însoțite de facturi fiscale aferente majorării - care nu este urmată de posibilitatea părților de a negocia, este în mod absolut discreționară, îmbracând forma unui abuz de drept; în egală măsură, ne vedem nevoiți să atragem atenția asupra nerespectării legislației relevante în materie, respectiv a dispozițiilor **OG nr. 22/1999 - modificată și actualizată - și ale Ordinului nr. 1286/2012 - Regulamentul în baza căruia CN APMC SA poate închiria infrastructura de transport naval**;
12. **În ceea ce privește dialogul social**, actuala conducere are mari carente. Partenerii de dialog social atât la nivel sectorial cât și la nivelul activităților de transport naval sunt ignorați, până la acest moment neexistând nicio întâlnire cu aceștia. Discriminarea este promovată la nivelul contractului colectiv de muncă, prin acordarea de drepturi preferențiale aceluia care nu se împotrivesc și sunt de acord cu orice. Persoanele incomode sau care nu au culoarea politică corespunzătoare sunt îndepărtate prin orice mijloace, expertiza și competența profesională nemaifiind un criteriu de ocupare a posturilor. Politica de resurse umane este guvernată de principiul apartenenței și nu de cel al competenței. În istoria ei,



Administrația Porturilor nu a avut niciodată o echipă managerială mai lipsită de competență ca acum.

13. Actualul Consiliu de Administratie al CN APM SA este constituit cu incalcarea prevederilor legale inciente; din prisma faptului ca , actionarul **Consiliul Local Constanta** si-a pierdut definitiv calitatea de actionar intr-o companie a statului roman - in virtutea dispozitiilor **deciziei Curtii Constitutionale nr . 574/16.10.2014** - din ratiuni de ordin juridic, acesta nu mai poate participa nici la nivel decizional in activitatea curenta de administrare a companiei; in considerentul faptului ca nominalizarea doamnei Frigioiu Marcela-Mariana in calitate de membru al consiliului de administratie s-a facut in temeiul calitatii de actionar al Consiliului local Constanta pentru procentul de 20 % din actiunile statului la Compania Nationala APM S.A. Constanta si cu fraudarea prevederilor legale incidente, urmeaza sa constatati ca mandatul acesteia a incetat de drept, avand in vedere faptul ca si-a pierdut aceasta calitate ca urmare a **Deciziei nr. 574/16.10.2014 a Curtii Constitutionale** care - potrivit legii - are un caracter definitiv si absolut, fiind opozabila erga omnes; nu in ultimul rand, intelegem sa aratam ca impotriva actualului Consiliul de Administratie si a actualei conduceri executive , exista nenumarate sesizari penale, generate de abuzurile savarsite de acestia, existand posibilitatea trimiterii in judecata;

Cu toate acestea, autoritatea publica tutelara care exercita in numele statului calitatea de actionar si are sub autoritatea sa **CN APMC S.A. Constanta** si care - potrivit legii, are competenta decizionala exclusiva atat cu privire la numirea, cat si revocarea membrilor consiliului de administratie – respectiv, **Ministerul Transporturilor** nu intelege sa ia nicio masura in sensul celor mentionate, fiind intr-o pasivitate totala, in pofida chestiunilor grave sesizate.

In concluzie, in contextul in care Portul Constanta reprezinta un obiectiv economic strategic și de importanță națională, fiind al saselea mare port al Europei și principalul port național al României (poarta de intrare și iesire a mărfurilor din țară, hub energetic in dezvoltare pentru Europa ), apreciem ca resuscitarea economiei portuare reprezinta mai mult decat o necesitate, putand fi considerata cu succes una din prioritatile statului roman in cadrul mandatului dvs..

Mentionam ca toate aspectele relatate pe scurt mai sus au fost detaliate in nenumarate adrese/memorii/etc dar , care au ramas fara ecou din parte autoritatilor implicate: **CN APM SA Constanta si Ministerul Transporturilor**.

In speranta ca veti da curs solicitarilor noastre, va asiguram de sprijinul nostru in implementarea solutiilor pe care le veti identifica si masurilor pe care le veti propune.

Cu deosebita consideratie,

Organizația Patronală „OPERATORUL PORTUAR”