

Administrația Fluvială a Dunării de Jos R.A. Galați

PORTULUI nr.32,800025,Galați,România
Tel.: + 40 - 236/460812, 460016
E-mail: secretariat@afdj.ro

Registrul comerțului: J17/10031/1991
C.U.I.: 1644670
Cod IBAN:RO75BRDE180SV03879541800 BRD GALAȚI



River Administration of the Lower Danube Galati



MINUTĂ

Încheiată la sediul central al Administrației Fluviale a Dunării de Jos RA Galați, din Galați, strada Portului nr. 32, cu ocazia întâlnirii organizată de RA AFDJ Galați, cu factorii de decizie din domeniul navigației maritime pe Dunăre, cu operatorii portuari, având ca temă ***"Analiza și identificarea soluțiilor privind măsurile asigurării circulației fluente pe Dunăre, bazată pe criterii de siguranță și eficiență"***

În vederea discutării riscurilor majore, care pot afecta desfășurarea în condiții normale a traficului navelor maritime și activitatea de pilotaj, apărute în contextul actual al traficului de pe Dunărea Maritimă, influențat în mare măsură de războiul din Ucraina, au participat următorii invitați:

- **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii din România**
 - Domnul Ionel Scioșteanu, Secretar de Stat
 - Domnul Bogdan Pascu
 - Doamna Gabriela Murgeanu
- **Ukrainian Sea Ports Authority** – Domnul Oleksandr Golodnytsky;
- Domnul Yuriy Dimcchoglu - Membru al Parlamentului Regiunii Odesa, consilier al Guvernatorului militar al Regiunii Odesa
- **Agenția Navală a Republicii Moldova** – Domnul Igor Zaharia
 - Domnul Vadim Pavalachi
 - Domnul Vasile Gorceag
- **Portul Internațional Liber Giurgiu-lești** – Domnul Talpa Grigore
 - Doamna Tatiana Crijoleanu
- **Autoritatea Navală Română Constanța**

- Domnul Dumitrache Cosmin Laurentiu – Director General
- Domnul Iulian Dan Ichim – Director Căpitănia Zonală Tulcea
- Domnul Vlăduț Brînză - Director Căpitănia Zonală Galați
- Domnul Nicolae Răduș – Căpitan Șef de Port al portului Sulina

- **Garda de Costă Constanța** – Domnul Răzvan Ciobanu

- **Operatori portuari:**
 - CONVEX SA – Domnul Cristian Udrescu
 - PBN Logistics SRL Galați – Domnul George Boga
 - Combinatul Siderurgic LIBERTY Galați – Domnul Vasile Negoită
 - AVALON – Doamna Veronica Cojocaru
 - ROMPORTMET – Domnul Adrian Luca

- **Administratia Fluviala a Dunarii de Jos Galați :**
 - Angela Stela Ivan – Director General
 - Sorin Crețu – Director Comercial
 - Mihai Popescu – Șef Serviciu Hidrotehnic, Hidrologie și Comisia Dunării
 - Mihaela Irimia – Șef Serviciu Analize Economice, Bugete, Finanțări
 - Ciprian Cotigă – Șef Serviciu Pilotaj, Siguranța Navigației, Monitorizare Trafic
 - Romeo Soare – Șef Secție Căi Navigabile Giurgiu
 - Mariana Profir – Înlocuitor Șef Serviciu Juridic, Recuperare Debite și Relația cu Organizațiile Sindicale

Cu privire la tema întâlnirii, **Domnul Secretar de Stat, Ionel Scrioșteanu**, precizează următoarele:

- având în vedere situația apărută în Bara Sulina, ca urmare a războiului din Ucraina, se vor găsi soluții pentru tranzitarea Canalului Sulina, ținând cont de activitatea din porturi, iar navele care nu au contracte de operare în porturi, vor fi redirecționate către alte zone unde să staționeze în siguranță,
- se va stabili modul de prioritizare a accesului navelor pe Canalul Sulina, funcție de capacitățile disponibile pentru operare în porturi, urmărindu-se eliminarea timpilor de așteptare,

- în cadrul Ministerului Transporturilor din România s-a constituit *Comisia Ucraina*, care a colectat informații privind capacitățile de stocare a cerealelor în porturile ucrainene de la Dunăre, informații care au fost transmise și la nivelul Uniunii Europene, însă lipsesc informații cu privire la capacitățile de operare – numărul de dane dedicate operării cerealelor și ratele de încărcare pentru fiecare port în parte,
- pentru utilizarea eficientă a capacității de pilotaj este necesar să fie furnizate informații certe cu privire la navele care sunt avizate la operare în danele disponibile în porturi,
- trebuie să se aibă în vedere ca toată activitatea să se desfășoare echitabil, nu trebuie să existe o luptă între agenți cu privire la care navă să intre cu întâietate,
- deținem informații cu privire la faptul că există nave care au solicitat să intre pe Canalul Sulina, și unele chiar au reușit să intre, fără să aibă nici un angajament de operare în port,
- autoritățile din Ucraina trebuie să aibă în vedere dezvoltarea posibilității de transport al mărfurilor nu numai pe naval, ci și pe feroviar și rutier,
- trebuie folosit transportul pe calea ferată, întrucât există atât boghiuri pentru transpunerea vagoanelor de pe ecartament larg CIS pe ecartament îngust european, atât la Galați, cât și la Ungheni (principalul punct feroviar dintre România și Republica Moldova), cât și posibilități de transbord a cerealelor din vagon în vagon sau din camion în vagon, însă nu se solicită transportul feroviar,
- utilizând transportul pe calea ferată există posibilitatea ca vagoanele cu cereale să ajungă direct în Portul Constanța unde sunt încărcate nave cu destinație internațională,
- Canalul Sulina este o verigă din lanțul logistic pe unde se transportă mărfurile, însă trebuie avut în vedere și calea ferată Reni - Giurgiulești – Galați – Brăila,
- există o problemă reală în sensul că toate vagoanele încărcate cu cereale se opresc la Reni, unde aglomerează liniile cf datorită timpilor mari de așteptare, și nu merg mai departe spre Galați, Brăila, Constanța, unde există capacități disponibile pentru operare,
- se vor analiza toate posibilitățile de sporire a traficului pe Canalul Sulina fără a fi diminuată siguranța navigației, fiind necesar să se ia măsuri suplimentare pentru eliminarea disfuncționalităților,
- autoritățile inter-statale trebuie să comunice permanent, inclusiv la nivel de experți în domeniu.

Reprezentantul Ucrainei – domnul Oleksandr Golodnytskyy, precizează următoarele:

- odată cu începerea blocadei porturilor ucrainene de adâncime, exporturile din Ucraina au fost în mare parte reorientate către portul Constanța prin Canalul Sulina,
- de remarcat că există o îngrijorare considerabilă cu privire la performanța exporturilor ucrainene în toate țările lumii și organizațiile internaționale (ONU, PAM etc.);
- mulțumim colegilor noștri români care au făcut tot posibilul pentru a menține un nivel ridicat de siguranță în navigație în această parte a Dunării,
- sunt la curent cu traficul intens al navelor de-a lungul Canalului Sulina și că navigația în Sulina se efectuează pe baza notificărilor de la companiile agenției,
- aceste aspecte au fost discutate și la întâlnirile reprezentanților ambelor state,
- recunoaștem că o creștere a numărului de nave în porturile ucrainene nu ar trebui să afecteze negativ escalele către porturile românești și moldovenești de pe Dunăre, prin urmare, este necesară o decizie de consens a părților atât pentru stabilirea unei cote pentru fiecare dintre țări, cât și să recunoască acea entitate (organizație) în fiecare dintre țări, care va avea dreptul să stabilească (în limita cotei țării) o anumită listă și secvență de nave pentru escorta de-a lungul Canalului Sulina,
- Administrația Portuară din Ucraina are în competență și pilotajul, dirijarea navigației, operarea navelor și mărfurilor,
- siguranța navigației pe Dunăre și pe Mare este o prioritate pentru Ucraina, riscul trebuie să fie minimizat, motiv pentru care Ucraina este reprezentată astăzi, în vederea stabilirii măsurilor care se impun pentru desfășurarea în condiții normale a traficului navelor maritime și activitatea de pilotaj, apărute în contextul actual al traficului de pe Dunărea Maritimă, influențat în mare măsură de războiul din Ucraina,
- dorim să ajungem la un acord cu autoritățile din România și Republica Moldova asupra unui sistem de lucru clar, care ne ajută să scăpăm de aglomerație și să evităm niște crize care se creează din cauza asta,
- avem speranța ca modalitatea de lucru, care va fi stabilită astăzi, să ne ajute să schimbăm situația creată până acum,
- în vederea evitării situațiilor în care agenții de navă au transmis autorităților române o listă cu navele care nu erau prioritare să intre în porturile ucrainene, care de cele mai multe ori s-a dovedit a fi nereală, dorește ca AFDJ Galați să primească direct de la autoritățile din Ucraina lista cu navele care trebuie să intre la încărcat, întrucât când se lucra pe situația transmisă de agenții de nave, au constatat că navele înscrise pe lista de priorități ocupau locurile din porturi, fără a avea asigurată marfa la încărcat, nici dană de operare, prin urmare fără nici un rezultat,

- dorește un program al cotei care se va stabili pentru Ucraina, în baza acordul care va fi încheiat astăzi,
- Ucraina are capacitatea de a opera o navă (5000 to marfă) aproximativ în 2 zile,
- la acest moment, în Ucraina sunt operaționale 12 cheuri în portul Ismail și 12 cheuri în portul Reni, ambele pentru cereale,
- așa după cum s-a comunicat încă de la începutul războiului, Canalul Bâstroe este neoperațional, fiind închis pentru motive de siguranță,
- Autoritățile ucrainene sugerează ca în zona de Mm 44 pe navele care se îndreaptă spre portul Reni, să se înlocuiască piloții români cu piloți ucraineni și apoi să efectueze escorte de către piloți ucraineni. În același timp, poate fără pierderi de venituri pentru partea română. Dar și în acest caz, optimizarea se va realiza - dacă pilotul român părăsește nava care se îndreaptă spre Reni pentru intrare, sau se îmbarcă pe nava care se îndreaptă din Reni spre ieșire, nu pe rada de la Reni (ca în prezent), ci în zona Mm 44, pilotul român va putea efectua alte lucrări în cadrul aceluiași schimb. Totodată, tronsonul de Mm 44 al pasajului - portul Reni este bine-cunoscut piloților ucraineni, aceștia având certificate ucrainene;
- ținând cont de apelul Secretarului de Stat al Ministerului Transporturilor al României, în vederea repartizării echitabile a cotelor pentru navele care fac escală prin Canalul Sulina între porturile celor trei state, autoritățile ucrainene vor furniza informațiile necesare și vor clarifica în continuare în cazul unor modificări (de exemplu, lansarea de noi dotări etc.), pentru a lua măsuri în prealabil pentru fluidizarea traficului pe Canalul Sulina.

Domnul Yuriy Dimcchoglu Membru al Parlamentului Regiunii Odesa, consilier al Guvernatorului militar al Regiunii Odesa, precizează următoarele:

- la acest moment există în Ucraina o Ordonanță a Guvernatorului prin care se poate mări de 3-4 ori capacitatea de operare (aproximativ 80%) mai mult față de ce a fost până acum 2 luni în urmă,
- în perioada apropiată o să mai apară un terminal la Mm 56, aproximativ 230m de cheu, urmând a fi operabil spre sfârșitul lunii aprilie,
- în vederea deblocării transportului naval, se va ține cont de recomandările autorităților din România, și se va avea în vedere dezvoltarea transportului și pe calea ferată și rutier,
- în ceea ce privește Portul Sulina, având în vedere că acesta este foarte aglomerat, are cunoștință că agenții de nave preferă Portul Galați, care este mai rapid în operare nave.

Agencia Navală a Republicii Moldova, domnul Igor Zaharia, precizează următoarele:

- autoritățile portuare din statele sectorului maritim al Dunării pot ajuta la fluidizarea traficului navelor pentru operare în porturile Ucrainei, Republicii Moldova și României,
- în concluzie, susține propunerea Ucrainei, având drept scop fluidizarea traficului pe Canalul Sulina.

Portul Internațional Giurgiulești, domnul Grigore Talpă, precizează următoarele:

- locurile de ancoraj reprezintă o problemă, pentru intrarea în port,
- locurile sunt ocupate de nave care nu știu ce fac acolo,
- preavizarea navelor – sunt probleme câte nave se pot primi / zi, pentru că trebuie ținut cont și de marfa transportată, condițiile meteo etc,
- dacă nava este chemată să opereze și marfa nu este pregătită, atunci ar trebui să fie sancționată pentru că ocupă locul unei nave care ar fi putut să opereze și să plece în voiaj.

Reprezentantul Combinatului Siderurgic Liberty Galați, domnul Vasile Negoită, precizează următoarele:

- nu este de acord să fie blocate navele care trebuie să ajungă în Combinat cu marfă în favoarea intereselor Ucrainei și în detrimentul României, ținând cont că nu numai cerealele tranzitează Canalul Sulina, ci și alte mărfuri,
- trebuie ținut cont de faptul că agentul navei lucrează pentru armator,
- sunt blocate trenuri cu marfă în Ucraina și nu trec spre Republica Moldova decât cele cu cereale și motorină,
- să se solicite rata de descărcare la vagoane în 24 de ore, ca să se poată analiza dacă ce cantitate de marfă se descarcă din vagoane se și încarcă în nave.

Reprezentantul ANR, domnul Cosmin Dumitrache, precizează următoarele:

- trebuie făcută cunoscută lista navelor care au nevoie în zilele următoare să tranziteze Canalul Sulina,
- astăzi se află 112 nave care așteaptă să intre pe Canalul Sulina către porturile celor trei țări,
- aglomerarea de nave pe Dunăre, care așteaptă în vederea încărcării, este datorată comandanților navelor care au intrat pe Canal conform solicitării transmise prin agent, însă în porturi nu au pregătită marfa sau navele nu au încă o angajare pentru a opera, aceasta conducând la un timp mare de așteptare,

- din porturile din Ucraina de pe Dunăre spre Constanța s-au transportat 265.000 tone cereale și minereu în primele trei săptămâni ale lunii mai,
- operarea navelor fluviale și maritime poate avea loc la cheuri diferite, deoarece navele fluviale nu sunt dependente de existența pilotului,
- dacă există o confirmare din partea autorităților portuare din Ucraina/Moldova, atunci va exista confirmare și din partea autorităților din România în ceea ce privește nava care urmează a între în port,
- toate autoritățile din Ucraina și Republica Moldova vor trebui să comunice către AFDJ Galați, reprezentantul sau persoana desemnată pentru comunicarea informațiilor autorizate,
- în vederea asigurării fluidizării traficului navelor pentru operare, să se stabilească câte nave ar fi necesare în așteptare pe Dunăre, să se comunice capacitățile de operare pe care le au porturile Reni, Ismail, Giurgiulești,
- să se țină cont că există un Ordin al Ministrului Transporturilor din Ucraina care nu permite ca navele care vin pe sectorul Mm 44- Mm 69, fără pilot ucrainean, să opereze în porturile ucrainene,
- în acest moment sunt localizate 15 nave maritime în zonele de ancoraj în apropierea portului Reni, care așteaptă să între la operare și nu a fost confirmată nicio solicitare din partea ucraineană pentru acestea. Trebuie stabilit dacă pot fi folosite, dacă pot intra la operare, în vederea evitării cheltuielilor suplimentare suportate de către armator pentru pilotarea navei în aval în balast și totodată este pierdere de timp și pentru noi, pilotând o navă care a intrat pe Dunăre în balast și părăsește zona în aceeași condiție. Prin confirmarea directă între autoritățile statelor se vor evita astfel de situații pe viitor, iar agentul va interveni în momentul în care va primi informare că nava pe care o reprezintă are confirmare pentru acostare.

Doamna Gabriela Murgeanu – MTI – Direcția Transport Naval, precizează următoarele:

- se poate stabili pe fiecare zonă de ancoraj, numărul de nave care pot rămâne în așteptare, câte nave din cele aflate în așteptare în Bara Sulina, pot intra pe Canal, în funcție de numărul celor care ies și care sunt în așteptare,
- a solicitat părții ucrainene să comunice MTI orice obiectiv de investiții pe care intenționează să-l dezvolte, în special lucrările de dragaj, având în vedere că acestea se realizează în Rezervația Biosferei Delta Dunării, în context transfrontalier și trebuie analizat în ce măsură se aplică Convenția de la ESPOO – partea ucraineană a fost de acord,

- a solicitat părții ucrainene să analizeze posibilitatea deschiderii unei linii de trecere cu bacul între Chilia Nouă (Ucraina) și Chilia Veche (România) în vederea fluidizării traficului de mărfuri (cereale în camioane pentru port Constanța, via Tulcea), având în vedere că ambele state dezvoltă proiecte de infrastructură pe ambele maluri – partea ucraineană a fost de acord,
- a solicitat părții ucrainene sprijinul pentru înființarea la Isaccea a unui punct de trecere a frontierei în regim portuar (schimb de note verbale între ministerele afacerilor externe ale celor două state) având în vedere că partea ucraineană dezvoltă proiect la Mm 56, ar fi benefic pentru ambele state - partea ucraineană a fost de acord să sprijine solicitarea părții române.

Domnul Răzvan Ciobanu - Garda de Costă Constanța – precizează următoarele:

- activitatea specifică verificării tranzitării frontierei de stat a României, se va desfășura fără încălcarea prevederilor legale specifice,
- nu este o problemă de personal pentru alcătuirea a 2- 3 echipe de control în vederea evitării întârzierii plecării navelor amonte din portul Sulina.

Domnul Ciprian Cotigă (AFDJ RA Galați) precizează următoarele:

- s-au stabilit în cadrul întâlnirilor anterioare, numărul maxim de nave care pot rămâne în așteptare, în zona Mm 44 și Mm 36, respectiv 3 nave,
- de cele mai multe ori s-a constatat că navele prioritizate de agenți nu aveau nici o urgență, ulterior luându-se legătura cu autoritățile din Ucraina, acestea au emis o altă listă de prioritizare a navelor de intrare în port, care s-a pus în aplicare, iar agenții au recunoscut că într-adevăr navele date ca fiind prioritare de ei mai pot aștepta, întrucât marfa nu era pregătită pentru a fi încărcată,
- în calitatea sa de autoritate de căi navigabile și în conformitate cu prevederile Convenției despre regimul navigației pe Dunăre, semnată la Belgrad la 18 august 1948, ratificată prin Decretul nr. 298/1948, R.A. – A.F.D.J. Galați are ca obiect de activitate asigurarea adâncimilor minime de navigație prin dragaje de întreținere, asigurarea semnalizării costiere și plutitoare, efectuarea de măsurători topohidrografice, efectuarea de lucrări de construcții și reparații construcții hidrotehnice pentru asigurarea condițiilor de navigație, asigurarea efectuării pilotajului navelor maritime pe sectorul Dunării cuprins între rada Sulina și Brăila și în porturile situate pe acest sector, punerea la dispoziție tuturor utilizatorilor a infrastructurii de transport naval, precum și ducerea la îndeplinire a unor obligații ce revin statului român din

convențiile și acordurile internaționale la care România este parte și care i-au fost încredințate prin delegare de competență de către Ministerul Transporturilor,

- în conformitate cu art. 23 din Convenția de la Belgrad, din 18 august 1948, despre regimul navigației pe Dunăre, navigația în sectorul Dunării de Jos (între gura canalului Sulina și portul Brăila), se efectuează conform Regulilor de navigație stabilite de Administrația Fluvială Specială, care inițial a fost formată din reprezentanții României și ai fostei URSS. Prin Protocolul din 18 iunie 1957, încheiat între Guvernul României și Guvernul URSS, la care a devenit succesor Ucraina, Guvernul URSS a remis părții române toate bunurile și funcțiile fostei Administrații Speciale mixte,
- pilotajul nu poate fi făcut cu piloți ucraineni, întrucât s-ar încălca cu bună știință toate dispozițiile prezentate anterior. Totodată, lucrările de întreținere semnalizare plutitoare, ridicări hidrografice și lucrări de dragaj sunt efectuate de către partea română sens în care personalul de specialitate din Ucraina (piloți) nu au informații detaliate pentru a putea asigura pilotajul navelor în condiții de siguranță,
- la acest moment AFDJ RA Galați are în structura de personal un număr de 36 de piloți, care asigură pilotajul navelor maritime pe sectorul românesc al Dunării, însă datorită stării de conflict din Ucraina, s-au triplat solicitările de tranzitare a Canalului Sulina, corpul de piloți din AFDJ fiind subdimensionat, raportat la situația actuală existentă se impune modificarea legislației aferente pregătirii, perfecționării și brevetării piloților maritimi pentru sectorul românesc al Dunării, și creșterea veniturilor de natură salarială pentru atragerea de personal,
- aduce la cunoștința tuturor că, la data de 27.05.2022, navigația amonte pe Sulina va fi închisă, pentru asigurarea ieșirii în siguranță a unei nave de 35.000tdw în Marea Neagră.

Cu privire la deblocarea și tranzitul în condiții optime a navelor, care staționează în rada Sulina, dar fără a afecta siguranța navigației pe întregul sector al Dunării maritime, s-au stabilit următoarele **măsuri**:

1. autoritățile portuare din Ucraina și Republica Moldova vor stabili și transmite, zilnic până la ora 11,00, la dispeceratul AFDJ RA Galați pe adresa dispecerat.central@afdj.ro, cu program 24/24 ore, o listă care va conține informații privind navele care urmează să intre în porturile proprii în ziua respectivă (valabilă 24 ore) și mărfurile transportate sau care urmează să le încarce, stabilite de autoritățile din Ucraina și Republica Moldova, cu scopul evitării aglomerării radelor porturilor respective, și în condițiile în care nu au în ziua respectivă nici o navă la operare,

2. lista de prioritizare a navelor primită de la autoritățile din Ucraina și Republica Moldova, va fi centralizată de AFDJ RA Galați și va fi pusă în aplicare în aceeași zi, începând cu **ora 12,30** până a doua zi, când va intra în vigoare lista zilnică trimisă de autoritățile sus-menționate, cu precizarea că în cazul în care mai rămân nave din lista din ziua anterioară, acestea urmează să intre în port, fără a fi reintroduse pe noua listă,
3. lista centralizată va fi transmisă de AFDJ RA Galați următorilor:
 - autoritățile portuare din Ucraina la adresele de email: oper.cherg@uspa.gov.ua, viacheslav.voronoii@uspa.gov.ua și oleksandr.golodnytskyi@uspa.gov.ua
 - autoritățile portuare din Republica Moldova la adresele de email: port.office@narm.md, harbourmaster@narm.md și port.agency@danlog.md
 - autoritățile navale din România la adresele de email: cpsulina@rna.ro și cptulcea@rna.ro,
 - tuturor agenților români la adresele de email cunoscute, conform comunicărilor stabilite în contractele de agenturare nave, încheiate între AFDJ RA Galați și agenții de nave,
 - având în vedere capacitatea asumată de AFDJ RA Galați de 5 (cinci) nave/ zi la intrare și 5 (cinci) nave / zi la ieșire, proporția după care se va realiza prioritizarea intrării navelor pe Canalul Sulina, este următoarea: **40% pentru România, 40% pentru Ucraina și 20% pentru Republica Moldova**,
 - la nivelul României solicitările de prioritizare vor fi trimise zilnic până la **ora 11,00** de către agenții de navă, însoțite de confirmările de așteptare/acceptare din partea operatorului portuar și se va respecta în continuare ordinea de sosire în gura Canalului Sulina. Nu se iau în considerare cererile depuse de agenți înaintea sosirii navelor în zona de rada maritimă a portului Sulina,
 - datorită stării de război din Ucraina, s-au triplat solicitările de tranzitare a Canalului Sulina, corpul de piloți din AFDJ fiind subdimensionat (36 piloți), se impune mărirea numărului de piloți de la 36 la 60 de piloți,
 - având în vedere prevederile legislative în vigoare care presupun o perioadă lungă de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi pentru sectorul românesc al Dunării, și categoria de personal limitată, este necesară modificarea acestor prevederi, în sensul facilitării accesului mai multor categorii de personal și timp de pregătire mai scurt, fără a pune în pericol siguranța navigației,
 - având în vedere prevederile legii bugetului de stat pentru anul 2022, mărirea numărului de personal se poate realiza numai în baza unui act normativ. În acest sens se impune emiterea unui act normativ, în scopul majorării numărului de personal al regiei, până la rectificarea bugetară, cu luarea în calcul a majorării fondului aferent cheltuielilor natură salarială,

- totodată, pentru menținerea corpului de piloți actual, se impune majorarea drepturilor de natură salarială de la valoarea actuală până la o valoare comparabilă cu drepturile salariale practicabile de Administrația Porturilor Maritime Constanța, pentru această categorie de personal,
- la solicitarea reprezentanților din Ucraina, privind tranzitarea Canalului Sulina pe timp de noapte, în deplină siguranță, AFDJ RA Galați va elabora propuneri pentru îmbunătățirea infrastructurii de semnalizare și urmărire în siguranță a traficului pe timp de noapte,
- Autoritatea Navală Română împreună cu administrațiile portuare din Ucraina și Republica Moldova vor analiza navele ca se află în așteptare, iar în situația în care nu au partidă certă de marfă, vor fi direcționate către alte zone de așteptare stabilite de Autoritatea Navală Română.

Prezenta minută a fost încheiată la sediul A.F.D.J.-R.A. – Galați, într-un exemplar.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii din România

- Domnul Ionel Scioșteanu, Secretar de Stat
- Domnul Bogdan Pascu
- Doamna Gabriela Murgeanu

Ukrainian Sea Ports Authority – domnul Oleksandr Golodnytskyy;

Agenția Navală a Republicii Moldova

- Domnul Igor Zaharia
- Domnul Vadim Pavalachi
- Domnul Vasile Gorceag

Portul Internațional Liber Giurgiulești

- Domnul Talpa Grigore
- Doamna Tatiana Crijeleanu

Autoritatea Navală Română Constanța

- Domnul Dumitrache Cosmin Laurentiu – Director General
- Domnul Iulian Dan Ichim – Director Căpitănia Zonală Tulcea
- Domnul Vlăduț Brînză - Director Căpitănia Zonală Galați
- Domnul Nicolae Răduș – Căpitan Șef de Port al portului Sulina

Garda de Costă Constanța – Domnul Răzvan Ciobanu

Operatori portuari:

- CONVEX SA – Domnul Cristian Udrescu
- PBN Logistics SRL Galați – Domnul George Boga
- Combinatul Siderurgic LIBERTY Galați – Domnul Vasile Negoită
- AVALON – Doamna Veronica Cojocaru
- ROMPORTMET – Domnul Adrian Luca

A.F.D.J. R.A. Galați:

- Angela Stela Ivan – Director General;
- Sorin Crețu – Director Comercial;
- Mihai Popescu – Șef Serviciu Hidrotehnic, Hidrologie și Comisia Dunării
- Mihaela Irimia – Șef Serviciu Analize Economice, Bugete, Finanțări
- Ciprian Cotigă – Șef Serviciu Pilotaj, Siguranța Navigației, Monitorizare Trafic
- Romeo Soare – Șef Secție Căi Navigabile Giurgiu
- Mariana Profir – Înlocuitor Șef Serviciu Juridic,
Recuperare Debite și Relația cu Organizațiile Sindicale