

Shipping & Transport – Ce spun avocatii marilor firme despre legislatie si provocarile anului 2016. Tranzactiile importante ale acestei industrii, asistate de societatile de avocatura cu experienta in domeniu



Pozitia strategica pe care o ocupa Romania pe continentul european s-ar putea transforma intr-un atu economic puternic pentru tara noastra. Dar lipsa investitiilor si implicarea insuficienta a autoritatilor pun piedici serioase unei dezvoltari reale a industriei transporturilor.

Jucatorii care activeaza in transportul naval sau terestru se lovesc de o serie de obstacole care nu-i lasa sa performeze. Profesionistii caselor de avocatura cu o arie de practica puternica in Transport & Shipping au indentificat provocarile momentului pentru firmele din aceasta industrie. De asemenea, au facut o analiza a legislatiei din Romania si a elementelor “slabe” care obliga un domeniu atat de ofertant sa bata pasul pe loc.

Julian Popescu, Partener [Musat & Asociatii](#), arata ca, in ultimii ani, transportul naval, atat fluvial cat si maritim, a intrat intr-un con de umbra, autoritatile locale si centrale preferand sa se concentreze asupra dezvoltarii transportului rutier. ”*In privinta transportului naval, desi Romania detine unele din cele mai importante porturi din regiune, conexiunile rutiere si mai ales feroviare la porturile Constanta, Galati si Braila sunt deficitare, rezultand astfel o discrepanta foarte mare intre totalul traficului de marfuri generat de portul Constanta (aproximativ 80% din totalul de acest gen la nivel national) si cel generat de-al doilea cel mai utilizat port din Romania – portul Galati (aproximativ 9% din totalul la nivel national). In ceea ce priveste capacitatea portuara a portului Constanta, desi, ‘pe hartie’ ar fi suficienta pentru operatiunile zilnice, aceasta s-a dovedit in repetate randuri deficitara avand in vedere echipamentele si facilitatile inechitate si depasite din punct de vedere tehnic, de ani buni, atat factorii politici cat si cei economici, si ma refer aici la investitori, evocand necesitatea existentei unui port eficient si competitiv cu echipamente moderne de operare si facilitati similare marilor porturi europene*”, explica avocatul **Musat & Asociatii**.

Nici transportul fluvial nu o duce mai bine. Chiar daca Romania beneficiaza de un avantaj natural, amplasarea la „gurile Dunarii”, situatia transportului fluvial este oarecum similara cu cea din zona maritima.

“*Astfel, desi tara noastra detine aproximativ 47% din sectorul navigabil al Dunarii, Romania nu exploateaza acest avantaj datorita lipsei preocuparii autoritatilor in domeniu pentru intretinerea fluviului. Spre exemplu, datorita problemelor legate de variatia adancimii si latimii senalului navigabil, in lipsa unor lucrari specifice de intretinere regulata a fluviului, avantajul natural al Romaniei este in mare parte anihilat, de aici rezultand si consecintele economice si de dezvoltare pe care le suportam in prezent*”, mentioneaza **Julian Popescu** (foto).

Infrastructura slab dezvoltata tine “ prizonieri” jucatorii din industrie

Gelu Maravela (foto), Managing Partner [Maravela & Asociatii](#), este de parere ca provocarile momentului sunt comune, avandu-si sorgintea in cea mai mare parte, atat pentru jucatorii din transportul naval, cat si pentru cei din transportul terestru, in lipsa unei infrastructuri moderne si adecvate, pe de o parte, dar si in efectele libertatii de circulatie a serviciilor si marfurilor instituite la nivelul pietei comune.

”Din aceasta perspectiva, accesul celor doua categorii de jucatori la piata comuna a transporturilor in conditii de concurenta echitabila si mobilitate durabila presupune investitii majore cu reinnoirea si marirea parcului de transport, cu logistica, resursele umane, protectia mediului inconjurator, asigurarea securitatii si sigurantei activitatii de transport. Din punct de vedere al transportului rutier putem spune ca jucatorii romani concureaza cu succes pe piata europeana. Succesul acestora este evidentiat de masurile luate de unele state UE in incercarea de a limita avantajele competitive ale transportatorilor romani, reprezentate in general de posibilitatea acestora de a opera la costuri reduse. Chiar au existat incercari de a impune transportatorilor romani obligatia de a plati anumite sume minime soferilor lor pe perioada cat acestia tranzitau alte state UE. Cat priveste insa transportul feroviar si naval, acestea sunt caracterizate inca, din pacate, de mijloace de transport depasite moral si fizic, poluante, ineficiente din punct de vedere al consumului de carburanti si, de cele mai multe ori, avand costuri mari de asigurare. Or, din aceasta perspectiva, acesti jucatori trebuie sa investeasca masiv pentru a reduce decalajul fata de ceilalti jucatori din UE”, subliniaza avocatul.

Desi isi doresc sa se dezvolte, transportatorii, indiferent de sectorul in care activeaza, nu o pot face din cauza unei infrastructuri insuficient dezvoltata, dar si din cauza autoritatilor care nu acorda suficienta atentie problemelor din domeniu.

Din discutiile purtate cu reprezentantii firmelor din aceasta industrie, **Catalin Micu**, Managing Associate [Zamfirescu Racoti & Partners](#) (foto), a indentificat cel putin trei provocari de care jucatorii se lovesc in mod constant. *“Este vorba despre lipsa interventiei autoritatilor in eliminarea barierelor naturale din timpul perioadelor de seceta, despre tendinta de crestere axata pe criteriile non-comerciale a tarifelor portuare si a celor de ecluzare pe canalul Dunare-Marea Neagra si despre diminuarea volumelor de marfa transportata ale companiilor mari din Romania care solicita serviciile transportatorilor navali si cresterea lenta a spatiilor de stocare/depozitare din Portul Constanta. Jucatorii din transportul terestru sunt in continuare „captivi” drumurilor slab dezvoltate sau tributari unor investitii minimale in sistemul de cai ferate”, argumenteaza avocatul **Zamfirescu Racoti & Partners**.*

Referindu-se la transportul rutier, **Iulian Popescu**, insista asupra faptului ca in ultima perioada am asistat la o accelerare mai mult formala a investitiilor in acest domeniu. *”In mod sigur, intretinerea inadecvata a infrastructurii rutiere precum si timpii mari de calatorie (conform ultimelor studii in domeniu, viteza medie de circulatie pe drumurile nationale din Romania nu depaseste 66 km/h) sunt principalii factori care conduc la o utilizare ineficienta a retelei rutiere, fapt ce genereaza un impact negativ atat asupra economiei regionale cat si asupra celei nationale, reducand potentialul economic dar si turistic al Romaniei. Totodata, Romania detine cel mai mic numar de km de autostrada pe cap de locuitor din Uniunea Europeana, fapt care, coroborat cu utilizarea ineficienta a acesteia, in principal din cauzele mentionate anterior, reduce atractivitatea tarii noastre in ochii investitorilor dar si ai transportatorilor (de tranzit) catre fac legatura intre Orientul mijlociu (in special Turcia) si Europa de vest”, declara Partenerul **Musat & Asociatii**.*

Statul este elemental “slab”

Identificarea problemelor simplifica lucrurile, dar e clar ca pentru solutionarea lor trebuie mers la cauze. In plus, trebuie gasit principalul “vinovat” pentru a vedea cum pot fi corectate lucrurile. Profesionistul **Musat & Asociatii** crede ca pentru dezvoltarea sistemului de transport este nevoie de implicarea energica a statului prin investitii in infrastructura, dar acest proces este in prezent unul extrem de anevoios si profund influentat de climatul politic din Romania. *”Mai mult, opinia cvasiunanima a jucatorilor din piata este in sensul inadecvarii cadrului legislativ investitional, fapt ce ingreuneaza sau blocheaza in unele cazuri initiativele din acest sector. Suntem de parere ca urmatorii ani sunt decisivi in ceea ce priveste mentinerea si imbunatatirea avantajului competitiv al Romaniei, in special in legatura cu atragerea investitiilor straine in economie, iar pentru realizarea acestora este nevoie in primul rand de o decongestionare a fluxurilor decizionale, adaptarea cadrului legislativ si coordonarea unitara a sectorului de transport pe termen mediu si lung, in baza unor solutii tehnice fundamentate, sustenabile si asumate de intreg spectrul politic”, puncteaza **Iulian Popescu**.*

Pentru **Catalin Micu** elementul “slab” al industriei transporturilor nu este legislatia. El spune ca *“principal, legislatia este aliniata directivelor europene, insa aceasta trebuie sa-si gaseasca o aplicare unitara, altfel existand chiar riscul afectarii liberei concurente in piata (in masura in care autoritatile dau aplicare diferita anumitor reglementari)”*.

Analizand normativele care guverneaza industria, **Gelu Maravela** a ajuns la concluzia ca legislatia din Romania este inca stufoasa, anevoioasa si pe alocuri lacunara. *“Sunt acte normative de nivel secundar si terțiar care se suprapun si, pe alocuri, intra in coliziune, ceea ce complica si lungeste procesul de autorizare si licentiere, creste costurile operationale. Toate acestea afecteaza competitivitatea jucatorilor romani pe piata europeana. Consideram ca se impune armonizarea sistemului*

legislativ la toate nivelele de reglementare, eliminarea suprapunerilor si conflictelor de reglementare, celeritatea si debirocratizarea procesului de licentiere si/sau autorizare”, subliniaza expertul.

In completare, **Marius Patrascanu** (foto), Partener **Maravela & Asociatii**, spune ca, suplimentar, noile prevederi ale legislatiei insolventei in ceea ce priveste situatia contractelor de leasing in cazul deschiderii procedurii, elimina practic orice sansa de reorganizare pentru un transportator care se confrunta cu insolventa, acesta putand sa piarda aproape instantaneu toate bunurile pe care le detine in regim de leasing. ”Suntem de acord ca este important ca societatile de leasing sa fie protejate dar consideram ca acest lucru putea fi asigurat mai degraba prin acordarea unei prioritati speciale la recuperarea sumelor datorate si nu neaparat prin posibilitatea rezilierii imediate a contractului”, arata avocatul.

Firmele au nevoie de un cadru predictibil

Industria transporturilor este un sector in care orice proiect derulat implica un efort financiar maxim pentru obtinerea rezultatelor dorite. Lipsa unui cadru predictibil sperie firmele, acesta fiind unul dintre motivele pentru care investitiile nu-si ating potentialul urmarit.

Avocatii intra periodic in contact cu jucatorii din domeniu, ei fiind cei care sunt solicitati rezolvarea celor mai importante probleme. “In calitate de avocati ai investitorilor si operatorilor din acest sector, ne confruntam din ce in ce mai mult cu blocaje ale proiectelor datorita lipsei de asumare la nivel institutional dar si datorita lipsei de coerenta la nivel decizional. Astfel, clientii nostri reclama necesitatea asigurarii unui cadru predictibil si aliniat nevoilor specifice sectorului de transport, aspecte ce vor contribui in mod necesar si la cresterea gradului de absorbtie al fondurilor europene in acest domeniu”, spune **Iulian Popescu**.

La randul sau, **Gelu Maravela** mentioneaza faptul ca solicitarile din partea clientilor firmei pe care o coordoneaza se subsumeaza activitatilor juridice privind finantarea activitatii si achizitionarii / modernizarii mijloacelor de transport, concedierile colective, greve, angajari, litigii de munca si de recuperare a creantelor izvorate din activitatea curenta. Totodata, in ultimul timp s-au intensificat solicitarile de consultanta juridica in domeniile fiscal si criminalitate economico-financiara. “In egala masura, activitatea de transport este una de volum, ceea ce inseamna ca transportatorii sunt deosebit de sensibili la intarzierile la plata precum si la masurile extrem de viguroase care sunt luate adesea de organele fiscale. Din aceasta perspectiva, este necesar un cadru legislativ care sa permita o recuperare mai rapida a sumelor datorate si o protectie mai buna fata de posibile masuri excesive din partea statului”, adauga **Marius Patrascanu**.

De asemenea, **Catalin Micu** arata ca dialogul cu autoritatile portuare implica in unele situatii asistenta juridica specializata, iar programele de dezvoltare solicita de asemenea concursul avocailor pentru negocierea si implementarea acordurilor de finantare, a contractelor de vanzare/prestari servicii etc. ”Punctual insa intervin solicitari de orice natura, de la asistenta in cazul situatiilor de forta majora/caz fortuit, pana la aspecte ce tin de negocierile colective cu personalul navigant, negocierile cu beneficiarii serviciilor la momentul incheierii/prelungirii acordurilor de transport etc”, sustine specialistul **Zamfirescu Racoti & Partners**.

Avantaje geo-strategice insuficient fructificate

Romania “s-a nascut” cu multe avantaje geo-strategice, dar pare ca este incapabila sa le fructifice. “In continuare, transportul naval, atat de marfa, cat si de calatori este subdezvoltat, pe anumite segmente nerentabil si ineficient. Aceste avantaje geo-strategice sunt niste premise foarte bune pentru dezvoltarea acestui sector de activitate insa nu suficiente per se. Pentru ca acest sector al economiei nationale sa devina competitiv si eficient sunt necesare investitii semnificative, atat din partea jucatorilor din aceste domenii, cat si din partea statului, fie din fonduri atrase, fie din fonduri proprii, precum si modificari legislative in sensul celor enuntate mai sus”, afirma **Gelu Maravela**.

La randul sau, **Catalin Micu** subliniaza ca dragarea senalului navigabil al Dunarii, precum si stabilirea unui sistem de tarife axat pe criterii comerciale sunt factori determinanti atat in dezvoltarea transportului naval, cat si a porturilor dunarene si ale celor de la Marea Neagra. “Toate aceste elemente ar trebui gandite si aplicate integrat, o dezvoltare durabila a porturilor neputandu-se face decat in masura in care operatorilor portuari li s-ar asigura infrastructura necesara dezvoltarii spatiilor de stocare/depozitare”, insista avocatul.

Unul dintre obiectivele economice ale Romaniei este Portul Constanta, care joaca un rol important ca punct de tranzit pentru

tari indepartate din Transcaucaz, Asia Centrala si Orientul Indepartat catre Europa Centrala si de Sud-Est.

”Pozitionarea sa strategica – mai precis, pe rutele a trei coridoare de transport Pan-European - este evidenta si, de aceea, interesul investitorilor straini este in crestere in ultimii ani, interes care s-a materializat deja partial si printr-o serie de tranzactii, unele asistate si de echipa noastra. Totodata, exista la nivelul autoritatii portuare planuri importante de extindere, menite sa eficientizeze activitatea operatorilor si sa imbunatateasca conexiunile la nivelul portului, dar si cu restul tarii - conectarea la infrastructura rutiera, dezvoltarea capacitatii feroviare si a celei portuare. Ele sunt facute publice de autoritatea portuara, insa este nevoie si de transparenta privind stadiul materializarii/ implementarii lor. La randul lor, operatorii portuari si transportatorii navali si-au planificat sau deruleaza deja investitii importante pentru dezvoltarea facilitatilor existente, astfel incat sa faca fata unui volum al traficului in crestere. Vorbim despre suplimentarea capacitatilor (infrastructura si depozitare) care este anuntata in acest moment. Aceasta efervescenta indica, totodata, si faptul ca exista loc si ca este nevoie de intrarea unor noi jucatori”, sustine [Diana Crangasu](#) (foto), Senior Associate **Clifford Chance Badea**.

Experienta acumulata o face pe **Diana Crangasu** sa afirme ca se impune in primul rand transparenta sporita si predictibilitate in actul de administrare. Iar acest lucru implica proceduri clare privind folosirea spatiului public si a banilor publici, a bunurilor publice, organizarea mai eficienta a resurselor, precum si o colaborare transparenta si eficienta intre mediul de afaceri si autoritati. *“La fel de importanta este rezolvarea cat mai rapida, pro-competitiva a situatiei juridice a administratiilor porturilor de pe Dunare si din Constanta. Pentru o colaborare echilibrata si eficienta intre autoritati si mediul de business, se impune predictibilitate sporita in cazul deciziilor administratiei portului, pentru ca aceste decizii au impact financiar semnificativ asupra tuturor jucatorilor implicati - operatori portuari, transportatori navali etc.”*, mai spune expertul **Clifford Chance Badea**.

Declaratii:

“Un proiect initiat acum aproximativ 70 de ani si intens dezbatut in ultimele doua decenii, portul Constanta, si-a marit, in sfarsit, capacitatea in 2015 ca urmare a lungirii si inaltarii digurilor pe baza unor tehnici si materiale de ultima generatie, folosite in cazul porturilor Rotterdam, Antwerp, Hamburg. Aceasta este o investitie care creste potentialul Portului Constanta. Ea ar trebui dublata si de valorizarea hinterland-ului (spatiul din spatele portului), precum si de dezvoltarea cailor de legatura cu portul (i.e. autostrazi, modernizarea cailor ferate).”

Catalin Micu, Managing Associate Zamfirescu Racoti & Partners

“Pentru valorificarea corespunzatoare a Portului Constanta este necesara o infrastructura rutiera si feroviara corespunzatoare, rapida si eficienta din punct de vedere comercial, combinata cu un numar suficient de terminale de transport intermodal. In timp ce infrastructura feroviara si rutiera este dezvoltata de catre stat, terminalele de transport intermodal pot fi asigurate cu investitii private, care insa au nevoie de sustinerea si incurajarea statului. Este de asemenea de semnalat dificultatea intampinata de investitori in obtinerea autorizatiilor necesare, atat ca timp cat si complexitate. O fluidizare, simplificare si celerizare a procesului de autorizare pentru activitatile din port este esentiala.”

Marius Patrascanu , Partener Maravela& Asociatii

Doar investitiile sunt o solutie

Toate avantajele de care se bucura tara noastra nu au cum sa fie fructificate fara investitii si fara o politica transparenta din partea autoritatilor. Referindu-se la Portul Constanta, **Gelu Maravela** puncteaza ca cea mai mare problema o reprezinta infrastructura slaba, care nu permite o legatura rutiera sau feroviara facila intre partea de Nord (inclusiv Nord-Est si Nord-Vest) a tarii si Portul Constanta. Aceasta situatie scade nivelul de atractivitate al Portului Constanta pentru transportul marfurilor in/din zonele geografice aflate la distanta mare de acesta.

Nici faptul ca Romania detine 47% din sectorul navigabil al Dunarii nu a fost transformat de economia nationala intr-un punct de sprijin. *”Si in acest caz, raspunsul este acelasi ca in cazul Portului Constanta. Pentru ca un element de infrastructura sa functioneze la capacitate maxima, este esential ca elementele de infrastructura conectate la acesta sa permita acest lucru. De asemenea, complexitatea ridicata a procesului de autorizare a operatorilor de transport limiteaza accesul la aceasta activitate numai la jucatorii mari si medii. Micii operatori de transport sunt destul de greu de gasit”*, afirma **Marius Patrascanu**.

Avocatii consultati de [BizLawyer](#) au identificat si cateva solutii. **Diana Crangasu** este de parere ca punctul de plecare ramane transparenta necesara din partea autoritatilor publice - publicarea deciziilor care au impact asupra mediului de business pe

website-ul oficial, dezbateră publică a actelor de administrație publică, implicarea transparentă a cetățenilor și mediului de business în dezbateră publică, predictibilitatea și planificarea deciziilor pe care le ia administrația publică, astfel încât mediul de business să își poată realiza mai ușor planurile de afaceri și investițiile și să poată investi mai mult în România. Expertul atrage atenția că transportul este un sector în care creșterea și dezvoltarea nu se întâmplă decât printr-un parteneriat transparent și solid între sectorul public și cel privat.

“Este nevoie de un angajament foarte clar din partea statului în privința dezvoltării infrastructurii. Din păcate, consecvența pare să fie un fel de ‘calcai al lui Ahile’ pentru autoritățile de profil. Avem prea multe proiecte pe hartie, cu studiile de fezabilitate aferente, prea multe planificări și discuții nefinalizate. Este important să implementăm proiectele pe care le discutăm, în mod cât mai rapid și eficient, la termenele anunțate în mod public și în condițiile care au fost anunțate în mod public. Și, de asemenea, să se impună o responsabilizare rapidă pentru aceia care nu își îndeplinesc obligațiile. Cred că una dintre cauzele pentru care rata de absorbție a fondurilor europene este atât de mică reprezintă lipsa specialiștilor potriviți aflați în posturile potrivite. Contrar a ceea ce se declară adesea în spațiul public, am cunoscut și am lucrat cu oameni foarte buni din administrația publică, aflați atât în poziții de conducere/management, dar și în funcții cu un grad redus de decizie. Din păcate, ei sunt prea puțin vizibili câteodată și cred că impactul lor în dezvoltarea sectorului public poate fi diminuat, pe termen lung. Ei ar trebui să își poată construi echipe foarte bune, să le poată selecta direct, pe criterii de performanță similare cu cele aplicate în mediul privat, și să le poată recompensa atunci când au rezultate finale excelente, în baza unor obiective clar stabilite”, menționează profesionistul **Clifford Chance Badea**.

În opinia lui **Catalin Micu**, toate aceste probleme își vor afla un răspuns doar prin investiții durabile în asigurarea navigabilității permanente pe Dunare, precum și prin conectarea porturilor dunarene cu marile orase ale României printr-un sistem fezabil de cai de transport rutier sau/si feroviar. De asemenea, avocatul recomandă crearea unui sistem de încurajare a investițiilor în porturile dunarene. *”Apreciem că lipsa unei viziuni investiționale calibrate pe un plan de dezvoltare durabil este cauza primordială. O astfel de viziune investițională ar trebui corelată cu dezvoltarea marilor afaceri la nivel național (i.e. producția de autovehicule și componente, prelucrarea petrolului și a masei lemnoase etc.)”*, precizează profesionistul **Zamfirescu Racoti & Partners**.

Despre investiții vorbește și **Marius Patrascanu**. *”Începând de la acordarea contractelor de achiziții publice și continuând cu implementarea acestor contracte, întregul proces este marcat de legislația dificilă și reticentă și lentoarea autorităților în asumarea răspunderii pentru deciziile necesare. Această situație a redus semnificativ atractivitatea marilor proiecte de infrastructură pentru investitorii străini, care nu au încrederea necesară pentru a-și asuma riscul dezvoltării acestora. Insolvențele rasuntoare ale unor companii notabile specializate în dezvoltarea marilor proiecte de infrastructură reprezintă o avertizare pentru toți cei interesați”*, arată Partenerul **Maravela & Asociații**.

Musat & Asociații: Consultanță și reprezentare în fața instanțelor

Practica **Musat & Asociații** în domeniul transporturilor este susținută de o echipă formată din cinci avocați, coordonați de **Iulian Popescu**, Partener cu pregătire specifică în domeniul dreptului transporturilor și cu o experiență de peste 11 ani în cadrul firmei.

Profesioniștii casei de avocatură se implică în mod constant de partea investitorilor în unele dintre cele mai mari și complexe proiecte care vizează atât infrastructura de transport cât și serviciile specifice de transport național și de tranzit. *“Implicarea noastră cuprinde un spectru larg, de la susținerea unor proiecte legislative de anvergură, asistența la implementarea proiectelor sau optimizarea soluțiilor de finanțare și până la reprezentarea clienților în fazele litigioase și pre-litigioase în fața instanțelor naționale precum și în fața forurilor arbitrale internaționale”*, declară **Iulian Popescu**.

Clifford Chance Badea- Tranzacții cu “greutate”

Pentru profesioniștii **Clifford Chance Badea** practica de transporturi este una în care au finalizat tranzacții de anvergură. Pe lista realizărilor trebuie să amintim *achiziția United Shipping Agency (USA) de către Nidera* (decembrie 2014 – ianuarie

2015). Nidera, o companie cu activitati in domeniul agricol si trader de marfuri la nivel global, a preluat integral United Shipping Agency (USA), proprietarul celui mai mare terminal de export de cereale din portul Constanta. Echipa Corporate M&A a Clifford Chance Badea a oferit asistenta Nidera pe tot parcursul tranzactiei, alaturi de departamentul juridic intern al Nidera, si de Balms & Asociatii de la pregatirea si negocierea documentatiei, pana la procesul de notificare si obtinere a acordului pe tranzactie din partea Consiliului Concurentei.

Un alt proiect finalizat cu succes este achizitia Nidera de catre COFCO (martie 2014). COFCO, o companie Fortune 500 si cel mai mare trader de materii prime agricole din China, a cumparat 51% din actiunile Nidera, o firma cu activitati in domeniul agricol si trader de marfuri la nivel global, cu operatiuni in 18 tari si distributie in peste 60 de tari. Clifford Chance a asistat cumparatorul, tranzactia ajungand la doua miliarde de dolari. De asemenea, expertii Clifford Chance Badea au acordat asistenta creditorilor in proiectul autostrazii Comarnic-Brasov, dar s-au implicat intr-un proiect de finantare in leasing a unei aeronave.

Maravela& Asociatii: Pana la 10% din veniturile firmei vin din aceasta practica

Practica in care sunt solutionate proiecte care tin de industria transporturilor are o importanta vasta in activitatea firmei **Maravela & Asociatii**, asigurand intre 5 si 10% din veniturile casei de avocatura. [Gelu Maravela](#) explica faptul ca patru dintre profesionistii firmei activeaza in mod frecvent in aceasta arie de practica, ei fiind coordonati de [Marius Patrascanu](#). “*Practica este structurata pe tipuri de transport, acestea implicand cunostinte si expertiza diferite. Consultanta si litigiile au de principiu grad de incarcare echivalent in acest domeniu, poate cu o usoara inclinare in favoarea consultantei, care inglobeaza si componenta voluminoasa de asistenta operativa pentru activitatea de zi cu zi. Printre clientii nostri se numara companii implicate in domeniul transportului naval, rutier si feroviar dar si companii de productie in domeniul materialului rulant pentru chestiuni ce tin de permise si autorizatii, drept societar, dreptul muncii, complianta, litigii si arbitraj, contracte comerciale, fuziuni si achizitii etc*”, mai spune **Gelu Maravela**.

Lista proiectelor ample este lunga, dar printre cele mai interesante trebuie amintita reprezentarea unor jucatori din domeniul transportului in legatura cu diverse aspecte ce tin de falimentul Societatii de Asigurare-Reasigurare ASTRA S.A.

“*Aceasta procedura reprezinta o premiera pe piata din Romania, fiind guvernata de legislatie adoptata foarte recent, dar are multiple ramificatii, mai ales pentru jucatorii din domeniul transportului, atat din punctul de vedere al recuperarii creantelor dar si in ceea ce priveste administrarea riscurilor, permise si autorizatii, etc. Un alt proiect notabil se refera la participarea unui producator roman de material rulant la o licitatie internationala desfasurata de o companie de cai ferate pentru achizitia de material rulant, care a presupus atat aspecte de drept roman, cat si de drept european si francez, inclusiv din perspectiva sigurantei transportului pe caile ferate*”, afirma **Marius Patrascanu**.

De altfel, avocatul subliniaza ca ii este greu sa aleaga, din proiectele pe care le-a coordonat, unul despre care poate spune ca este cel mai complex. “*Ne este greu sa alegem, intrucat in aceste domenii cu grad ridicat de tehnicitate niciun proiect nu poate fi numit simplu. Ar putea fi individualizate cele doua proiecte mentionate mai sus, precum si o complexa disputa referitoare la insolventa unuia dintre cei mai mari transportatori rutieri. Cu toate acestea, nici proiectele incredintate de unul dintre furnizorii globali de servicii in domeniul aviatiei nu ar trebui scapate din vedere, dupa cum ar trebui semnalata si asistenta acordata companiei logistice a cailor ferate italiene in solutionarea amiabila a unei dispute impotriva unei companii de cai ferate romane*”, arata Partenerul **Maravela & Asociatii**. “*Domeniul transporturilor nu este caracterizat de tranzactii majore. In general intrarea pe piata se realizeaza sub forma unor asocieri intre transportatori straini si jucatori locali, care urmeaza o formula similara, respectiv investitorul strain aduce logistica si finantarea, in timp ce jucatorul local aduce know-how-ul specific, fiind de obicei minoritar. Credem insa ca anii care vin vor aduce mai multe tranzactii notabile, pe masura ce jucatorii locali ating dimensiunile necesare pentru a fi tentanti pe piata de M&A*”, completeaza specialistul.

ZRP: Clienti din transport, dar si din servicii conexe. O premiera pentru sectorul Shipping & Transport in Romania

In acest moment, specialistii **Zamfirescu Racoti & Partners** acorda asistenta unuia dintre cei mai mari transportatori navali

din sud-estul Europei. De asemenea, firma are pe lista de clienti din randul “greilor” din transportul feroviar si rutier.

*“Clientii din domeniul Shipping & Transport sunt axati atat pe transport, cat si pe servicii conexe acestuia (i.e. depozitari, manipulari etc.). In prezent asistam clienti care activeaza in Shipping & Transport in proiecte privind extinderea domeniilor de activitate in domenii conexe activitatii de transport (i.e. distributie, trading), in proiecte privind dezvoltarea business-ului prin achizitii de noi portofolii in companii de profil din tara si strainatate (i.e. Serbia, Ungaria, Ucraina). De asemenea, asistam clientii in negocierea si implementarea programelor investitionale necesare fiabilizarii flotei (i.e. acorduri de finantare, contracte de achizitie nave etc.)”, mentioneaza [Catalin Micu](#), Managing Associate **Zamfirescu Racoti & Partners***

Avocatul ne-a explicat faptul ca majoritatea proiectelor implica servicii de consultanta generala in sfera de business. *“Unul dintre proiectele semnificative a constat in atragerea unei finantari de peste 12 milioane euro din partea International Finance Corporation (membru al World Bank Group) pentru unul dintre clientii nostri in vederea dezvoltarii parcului logistic (i.e. nave, spatii depozitare/stocare etc.). Fiind o finantare de tip equity investment, International Finance Corporation a devenit actionar minoritar al clientului nostru, fapt ce a reprezentat o premiera pentru sectorul Shipping & Transport in Romania”, mentioneaza expertul.*

Practica de Shipping & Transport din cadrul **Zamfirescu Racoti & Partners** are doi avocati. *“Preocuparea permanenta este sa oferim clientilor nostri solutii aplicate fata de provocarile pe care le ridica business-ul dinamic pe care il desfasoara. Suplimentar, venim in intampinarea clientilor nostri prin propuneri de adaptare a anumitor elemente ale afacerii la noile directive europene”, afirma **Catalin Micu**.*