

Compania Nationala Administratia Porturilor Maritime S.A. Constanta, in calitate sa de autoritate portuara si cu avizul Capitaniiilor de Port, emite prezenta

PROCEDURA DE LUCRU

referitoare la efectuarea manevrelor navelor maritime in porturile Constanta, Midia si Mangalia

Respectand prevederile legislatiei in vigoare(OG 22/1999 republicat, OMTI 635/2012, OMTI 764/2010, OMTI 1008/2012 etc.) si ale Regulamentului de Exploatare Portuara a Porturilor Maritime Romanesti, (denumit in continuare *regulament*), prezenta procedura vine in sprijinul autoritatilor si companiilor implicate in aprobarea, efectuarea si urmarirea manevrelor de intrare, iesire si mutare de la o dana la alta a navelor maritime in porturile maritime romanesti Constanta, Midia si Mangalia, denumite in continuare *porturi*.

Navele maritime care ating sau tranziteaza porturile catre canalele navigabile trebuie, in prealabil, avizate de catre agent in calitate sa de reprezentant al navei / armatorului, in conformitate cu prevederile regulamentului.

La nivelul porturilor functioneaza Comisia de Coordonare a Miscarii Navelor care se intruneste zilnic in intervalul orar 09:00-10:00 LT, in sedinta on-line de programare a manevrelor pentru urmatoarele 24 de ore (denumita in continuare *comandament*). In zilele de sarbatori legale in care nu se intruneste respectiva Comisie, manevrele de nave se programeaza in ziua precedenta pentru o perioada de 48 de ore. Aceste exceptii sunt comunicate tuturor celor interesati de catre CN APMC in buletinul zilnic informativ al navelor.

Manevrele de intrare in port, iesire din port, mutare de la o dana la alta, precum si cele de tranzitare se fac in baza programarii in comandament, prin depunerea buletinului de pilotaj on-line de catre agent, confirmarea acestuia de catre operatorul portuar si avizarea de catre autoritati, urmata de confirmarea companiei de pilotaj.

Prin semnarea buletinului de pilotaj, operatorul portuar confirma ca dana este libera pentru operarea navei si ca utilajele/instalatiile din zona de cheu aferenta au fost pozitionate astfel incat sa se evite posibilitatea avarierii lor de catre nava la acostare.

Alocarea danelor se face de catre CN APMC functie de solicitarile operatorilor economici care isi desfasoara activitatea (de incarcare / descarcare nave) in zona respectiva.

Serviciile de siguranta pilotaj nave maritime si remorcaj de manevra a navelor maritime in porturi se asigura de catre CN APMC prin intermediul operatorilor economici specializati, autorizati conform prevederilor legale.

Companiile de pilotaj / remorcaj de manevra actioneaza in calitate de prestator al serviciului respectiv, in numele CN APMC, in baza unui contract de prestari servicii incheiat cu aceasta, conform criteriilor stabilite prin contractul-cadru.

Buletinul de pilotaj reprezinta comanda emisa de catre Agent in numele navei pentru efectuarea prestatiei celor doua servicii de siguranta pilotaj si remorcaj de manevra, comanda in baza careia Agentul va face plata catre CN APMC.

In cazul in care manevra unei nave de la o dana la alta aferente aceluiasi operator portuar intra in contul acestuia, buletinul de pilotaj poate fi emis direct de operatorul portuar respectiv, acesta reprezentand comanda in baza careia va face plata catre CN APMC.

Rubricile formularului buletin de pilotaj trebuie completate in totalitate cu date corecte, iar rubrica "Observatii" este dedicata exclusiv precizarilor referitoare la modul de acostare / executare a operatiunilor navei si date de contact directe ale agentului.

La momentul emiterii prezentei proceduri, CN APMC asigura serviciile de siguranta pilotaj si remorcaj de manevra nave maritime prin intermediul unor societati care se supun prevederilor legale si celor contractuale (contracte-cadru disponibile pe pagina de internet a CN APMC), cu respectarea unui sistem de lucru prin rotatie, sistem comunicat prin buletinul informativ zilnic al navelor.

Urmatoarele tipuri de manevre nu se supun prevederilor contractuale:

- manevrele de tranzitare de la Rada Exterioara la Km0 ale CDMN (Agigea) sau CPAMN (Midia) si invers
- manevrele de mutare de la o dana la alta in incinta santierelor navale "Santierul Naval Constanta", "2x1 Holding Cape Midia Shipyard" si "Daewoo Mangalia Heavy Industries".

Aceste exceptii de la contract nu trebuiesc privite ca o exceptare de la efectuarea serviciilor de siguranta care sunt obligatorii prin lege, ci ele se pot efectua direct cu societati autorizate, fara a tine seama de sistemul de lucru prin rotatie mentionat anterior, intrucat nu fac obiectul contractului incheiat cu CN APMC.

De asemenea, in cazul manevrelor de tranzitare, prerogativele CN APMC inceteaza la Km 0, iar manevrarea navelor in zona canalelor navigabile va fi efectuata sub jurisdicia CN ACN SA si trebuie sa se supuna prevederilor legale, si regulamentelor aferente acestei zone.

Canalele de comunicatie VHF sunt stabilite de Regulament in Partea B – Reguli si norme specifice de exploatare a porturilor maritime romanesti. Dintre acestea amintim cele mai uzuale:

- 16 VHF, 67 VHF – apel in caz de pericol si apel Constanta VTS;
- 67 VHF, 71 VHF – apel Capitaniile de port;
- 12 VHF – apel statia de radiocoasta "Constanta Radio";
- 14 VHF – pilotaj;
- 11 VHF – remorcaj de manevra.

Serviciului Dirijare Trafic, respectiv a Capitaniilor de Port pentru porturile Midia si Mangalia. In acest sens, aprobarea buletinului de pilotaj de catre autoritati este o conditie necesara, dar nu suficienta pentru inceperea manevrei.

In cazul manevrelor de intrare in port, comandantul navei cheama Constanta VTS in canalul alocat si, urmand instructiunile acestuia, va chema pilot in CH 14 VHF la punctul de ambarcare a pilotului. In urma acestui apel, pilotul isi ia masurile necesare pentru a ajunge in timp util la locul de ambarcare.

In cazul manevrelor de plecare si mutare de la o dana la alta, comandantul navei apeleaza serviciul de pilotaj in CH 14 VHF, pentru chemarea pilotului la bord indicand cu precizie ora la care nava este gata de manevra din toate punctele de vedere. In acest caz serviciul de pilotaj raspunde la apelul navei, confirmand ora de sosire a pilotului la bord. Serviciul de pilotaj trebuie asigurat cu promptitudine, avand in vedere durata efectiva in care pilotul poate ajunge la nava functie de localizarea acesteia. Functie de eventualele manevre de nave aflate in desfasurare in zona, de care serviciul de pilotaj / Serviciul Dirijare Trafic au cunostinta rezerva de timp poate ajunge pana la cel mult 1,5 ore de la chemarea pilotului si pana la sosirea acestuia la nava.

Agentul navei poate informa serviciul de pilotaj in cazul in care ora planificata pentru manevra (prin buletinul de pilotaj) se decaleaza in mod semnificativ.

Numarul de remorhere folosite la manevra si puterea acestora se stabilesc de catre comandantul navei si pilot cu respectarea regulamentului si functie de conditiile atmosferice pentru a nu periclita siguranta navigatiei.

La terminarea manevrei Comandantul are obligatia de a semna bonurile de pilotaj / remorcaj. Nu se vor accepta remarci pe aceste bonuri decat cele de genul "manevra cont nava (*ship's account*)", "manevra cont navlositor (*charterer's account*)". Eventualele probleme / observatii / comentarii se vor evidentia prin note de protest ale comandantului, inaintate prin agent, conform practicii internationale.

Pilotul are obligatia sa anunte imediat VTS / Capitania Portului si Dispeceratul Central al CN APMC despre orice eveniment / incident petrecut pe timpul efectuarii manevrei, iar comandantul navei va anunta agentul.

Agentului ii revine obligatia de a aduce la cunostinta comandantului navei prevederile legale aplicabile in domeniul transportului naval.

CN APMC SA



CPT SEF DE PORT



ADMINISTRATIA PORTURILOR MARITIME CONSTANTA

TROUGH:

Fiscal Code: _____ Registration no. _____

Head office: _____

Tel / Fax: _____ email: _____

Voyage no.: _____

PILOT BILL

No. _____ Date _____

Vessel's Name _____

Flag _____

Vessel assisted from (place) _____

to _____

Today _____ / _____ / _____

from _____ hrs until _____ hrs

LOA	_____
-----	-------

GRT	_____
-----	-------

NRT	_____
-----	-------

Number of tugs required by Master _____

Type of Vessel _____

	YES	NO
Dangerous cargo onboard		
Manoeuvre without main engine		
Shifting by ropes		
Liner Ship		
Has the ship been in Romanian maritime ports in the last 30 days?		

Drafts Fore _____ m
Aft _____ m

PILOT

AGENT

MASTER

ADMINISTRATIA PORTURILOR MARITIME CONSTANTA

THROUGH:

Fiscal Code

Reg.Nbr.:

Head Office :

Tel/Fax:

e-mail:

Voyage no: _____

Agent: _____

TOWING BILL NO. _____ **DATE** _____

Vessel's Name _____ Flag _____ LOA _____

Has been assisted today _____ berth _____ GRT _____

From berth	At Ship	From Ship	To berth
------------	---------	-----------	----------

Tug's Name _____

Arrival	<input type="text"/>	W/out main engine Bow thuster Gas Free Tugboat rope	Yes	No
Departure	<input type="text"/>		<input type="text"/>	<input type="text"/>
Shifting	<input type="text"/>		<input type="text"/>	<input type="text"/>

OPERATOR

MASTER