



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 178 (XXII) — Nr. 20

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Mărti, 12 ianuarie 2010

### SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI	
1.553/2009.	— Hotărâre pentru modificarea și completarea anexei nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 1.355/2001 privind atestarea domeniului public al județului Olt, precum și al municipiilor, orașelor și comunelor din județul Olt .....	2
	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
307/2009.	— Ordin al viceprim-ministrului, ministrul administrației și internelor, interimar, pentru aprobarea Regulamentului serviciului la bordul navelor aparținând Ministerului Administrației și Internelor .....	3–47

# HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

## GUVERNUL ROMÂNIEI

### HOTĂRÂRE

#### pentru modificarea și completarea anexei nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 1.355/2001 privind atestarea domeniului public al județului Olt, precum și al municipiilor, orașelor și comunelor din județul Olt

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 21 alin. (3) din Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu modificările și completările ulterioare,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

**Articol unic.** — Anexa nr. 2 „Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al municipiului Slatina” la Hotărârea Guvernului nr. 1.355/2001 privind atestarea domeniului public al județului Olt, precum și al municipiilor, orașelor și comunelor din județul Olt, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 639 și 639 bis din 29 august 2002, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

a) **la secțiunea I „Bunuri imobile” se modifică următoarele poziții:**

— la poziția 285, coloana 3 va avea următorul cuprins: „Str. Mihai Eminescu, în suprafață totală de 4.967 mp, ce cuprinde:

— porțiunea modernizată cu două benzi și trotuar, cuprinsă între intersecția str. George Poboran cu str. Lipscani, pe de o parte, și bd Nicolae Titulescu, pe de altă parte, cu o lungime de 425 metri, în suprafață totală de 4.675 mp, din care: suprafață carosabilă 2.975 mp, suprafață trotuare 1.700 mp;

— porțiunea carosabilă cu acces în str. Lipscani, în lungime de 60 ml, cu suprafața de 292 mp”;

— la poziția 317, coloana 3 va avea următorul cuprins: „Str. Lipscani, modernizată, în suprafață totală de 3.024 mp, ce cuprinde:

— porțiunea cuprinsă între intersecția str. Mihail Kogălniceanu, Mihai Eminescu și George Poboran, pe de o parte, și str. Mihai Eminescu, pe de altă parte, cu o lungime de 275 metri, în suprafață totală de 2.750 mp, din care: suprafață carosabilă 1.925 mp, suprafață trotuare 825 mp;

— porțiunea cu acces în str. Mihai Eminescu, cu o lungime de 35 metri, în suprafață totală de 274 mp, din care: parte carosabilă în suprafață de 142 mp și trotuare în suprafață de 132 mp”;

b) **la secțiunea I „Bunuri imobile”, după poziția 1.514 se introduc 560 de noi poziții, pozițiile 1.515—2.074, conform anexei\*) care face parte integrantă din prezenta hotărâre.**

PRIM-MINISTRU  
**EMIL BOC**

Contrasemnează:  
p. Viceprim-ministru,  
ministrul administrației și internelor, interimar,  
**Mihai Capră,**  
secretar de stat

București, 9 decembrie 2009.  
Nr. 1.553.

\*) Anexa se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 20 bis, care se poate achiziționa de la Centrul pentru relații cu publicul al Regiei Autonome „Monitorul Oficial”, București, șos. Panduri nr. 1.

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR

## ORDIN

### pentru aprobarea Regulamentului serviciului la bordul navelor aparținând Ministerului Administrației și Internelor

În temeiul art. 7 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 30/2007 privind organizarea și funcționarea Ministerului Administrației și Internelor, aprobată cu modificări prin Legea nr. 15/2008, cu modificările și completările ulterioare,

**viceprim-ministrul, ministrul administrației și internelor, interimar**, emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Regulamentul serviciului la bordul navelor aparținând Ministerului Administrației și Internelor, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Șefii sau comandanții structurilor centrale și teritoriale din cadrul Ministerului Administrației și Internelor iau

măsuri pentru aplicarea întocmai a prevederilor prezentului ordin.

Art. 3. — Direcția generală management operațional din aparatul central al Ministerului Administrației și Internelor urmărește respectarea întocmai a prevederilor prezentului ordin.

Art. 4. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Viceprim-ministru, ministrul administrației și internelor, interimar,

**Dan Valentin Fătuloiu,**

secretar de stat

București, 18 decembrie 2009.

Nr. 307.

ANEXĂ

## REGULAMENTUL

### serviciului la bordul navelor aparținând Ministerului Administrației și Internelor

#### CAPITOLUL I Dispoziții generale

Art. 1. — (1) Navele<sup>1)</sup> Ministerului Administrației și Internelor sunt parte a teritoriului național, proprietate a statului român, iar activitatea la bordul lor, oriunde s-ar afla, se desfășoară potrivit legislației române și tratatelor la care România este parte.

(2) Navele Ministerului Administrației și Internelor sunt nave destinate îndeplinirii misiunilor specifice privind asigurarea ordinii și siguranței publice și respectării regimului juridic al frontierei de stat, prevenirii și combaterii infracționalității transfrontaliere în apele naționale navigabile ale României<sup>2)</sup>, care poartă pavilionul național și însemnele distinctive ale structurilor Ministerului Administrației și Internelor, incluzând și echipajele a căror activitate se desfășoară conform ordinelor și instrucțiunilor ministrului administrației și internelor, și sunt subordonate unor șefi/comandanți cu grade profesionale/grade militare.

(3) Navele Ministerului Administrației și Internelor și echipajele acestora sunt în serviciu public, aplicându-se limitat prevederile legislației civile specifice referitoare la normele aplicabile transportului maritim și pe căile navigabile interioare, privind desfășurarea în siguranță a navigației, precum și

normele specifice aplicabile navelor, personalului acestora și personalului care efectuează activități de transport naval, activități conexe și activități auxiliare acestora.

(4) Imunitatea de jurisdicție totală de care beneficiază navele se aplică în sensul că, în afară de formalitățile de control sanitar, nu este permis în nicio împrejurare ca navele și ambarcațiunile lor să fie cercetate de autoritățile unui alt stat ori ca acestea să efectueze arestări la bord. Orice încercare în acest sens este respinsă cu hotărâre, iar situațiile deosebite vor fi soluționate potrivit dreptului internațional.

Art. 2. — În orice împrejurare și în mod special în relațiile cu navele și autoritățile străine, comandantul navei și întregul echipaj trebuie să apere prestigiul și interesele României, precum și onoarea pavilionului navei.

Art. 3. — (1) Nava Ministerului Administrației și Internelor care navighează în apele internaționale trebuie să respecte convențiile maritime internaționale, iar în apele teritoriale ale altor țări, și reglementările de navigație și portuare specifice, stabilite de acestea.

(2) Navigația prin sectoarele de frontieră comună cu alt stat se execută cu respectarea convențiilor încheiate între statul român și statul vecin respectiv.

<sup>1)</sup> Sunt nave, în sensul prezentului regulament, navele maritime și fluviale de orice tip, aflate în dotarea Ministerului Administrației și Internelor, propulsate sau nepropulsate, care navighează la suprafață, destinate remorcajului ori împingerii, precum și instalațiile plutitoare care în mod normal nu sunt destinate deplasării sau efectuării de lucrări speciale, cum ar fi: ateliere plutitoare, docuri plutitoare, pontoane, hangare plutitoare pentru nave și altele asemenea, ambarcațiunile mici și cele destinate activităților de pregătire și întreținere.

Din navă fac parte instalațiile, mașinile și motoarele care asigură propulsia acesteia sau produc o altă acțiune mecanică, împreună cu mecanismele și mijloacele necesare transmiterii acestei acțiuni, toate echipamentele necesare navigației, diferitelor manevre, siguranței navei, salvării vieții umane, prevenirii poluării, comunicațiilor, igienei și exploatării potrivit destinației navei, precum și proviziile.

<sup>2)</sup> Apele naționale navigabile ale României sunt formate din marea teritorială, apele interioare navigabile, radele și acvatoriile portuare, precum și din bazinele șantierelor navale.

Art. 4. — Pe timpul cât staționează sau navighează în apele naționale navigabile ale României sau în apele internaționale, navele Ministerului Administrației și Internelor trebuie să aibă la bord toate actele, certificatele și documentele navei și ale echipajului, valabile, eliberate de autoritățile competente ale statului sau de organisme recunoscute de respectivele autorități.

Art. 5. — Navele Ministerului Administrației și Internelor au drept de poliție navală pentru aplicarea unor măsuri de constrângere împotriva navelor străine, în baza legislației în vigoare și a reglementărilor specifice. Dreptul de a aplica măsuri de constrângere se va exercita conform legislației internaționale și acordurilor la care România este parte.

Art. 6. — Navele care prin proiectare, construcție și dotare cu armament și tehnică sunt destinate să îndeplinească un anumit gen de misiuni alcătuiesc o clasă de nave.

Art. 7. — Navele din aceeași clasă care au aceleași caracteristici tehnico-tactice și sunt dotate cu același armament constituie un tip de nave.

Art. 8. — La intrarea în serviciu, navelor Ministerului Administrației și Internelor li se atribuie un număr de înregistrare conform normelor metodologice emise în acest sens și, după caz, un nume stabilit prin ordin al ministrului administrației și internelor.

Art. 9. — Pavilionul unei nave constituie drapelul acesteia, iar acesta se arborează la locul stabilit prin construcție atât timp cât nava se găsește în poziție armată.

Art. 10. — (1) Comandantul navei este singurul care hotărăște măsurile ce se impun referitoare la conducerea și siguranța navei și a echipajului în diferite situații.

(2) Pentru situațiile care nu sunt prevăzute în prezentul regulament, comandantul navei acționează cu respectarea legislației române și a tratatelor la care România este parte.

Art. 11. — Fiecare membru al echipajului răspunde de îndeplinirea atribuțiilor ce îi revin, conform legislației române și tratatelor la care România este parte.

Art. 12. — (1) Orice persoană (indiferent de funcție și grad) îmbarcată la bordul unei nave a Ministerului Administrației și Internelor și care nu face parte din echipaj este obligată să respecte prevederile prezentului regulament și nu are dreptul să intervină în desfășurarea activităților și a serviciului la bord.

(2) Șefii (comandanții) ierarhici ai comandantului navei, pe timpul prezenței la bordul navei, nu intervin direct în conducerea acesteia, în programul echipajului sau în executarea serviciului, atât timp cât acestea se desfășoară corect și în conformitate cu prevederile regulamentare. Toate observațiile, recomandările și ordinele cu privire la cele constatate pe navă le adresează numai comandantului navei și sunt consemnate în jurnalul de bord al navei.

Art. 13. — (1) Comandantul navei, membrii echipajului și toate persoanele aflate la bordul navei sunt obligați să respecte legislația în vigoare cu privire la protecția mediului.

(2) Este interzisă poluarea de orice natură a apelor navigabile și a atmosferei de deasupra acestora prin orice mod sau mijloace, cum ar fi: deversarea, aruncarea, scufundarea ori degajarea de pe nave, instalații plutitoare, submersibile sau fixe, precum și de către surse aflate pe țărm a unor substanțe nedegradabile, toxice, radioactive, hidrocarburi, precum și a altor substanțe nocive, dăunătoare ori periculoase pentru sănătatea oamenilor sau pentru flora și fauna apelor ori a altor deșeuri sau materiale care pot să producă pagube țărmului ori să creeze obstacole în calea utilizării legitime a apelor.

(3) Fac excepție de la prevederile alin. (2) situațiile când navele, instalațiile plutitoare sau sursele aflate la țărm sunt

amenințate de distrugere completă ori pierdere totală sau orice altă situație când este pusă în pericol viața umană.

(4) Pe fiecare navă se implementează un sistem de management al tuturor categoriilor de deșeuri, în conformitate cu legislația în vigoare.

Art. 14. — La bordul navei pot fi îmbarcate alte persoane, numai cu aprobarea șefului (comandantului) structurii care are în dotare nava sau la ordinul eșaloanelor superioare acesteia, doar dacă acestea sunt apte medical, au cunoștințe minime de salvare în caz de avarii și nu depășesc (prin însumare cu echipajul) numărul completelor de salvare.

Art. 15. — Persoanele îmbarcate la bordul unei nave ca specialiști sau tehnicieni sunt trecute în jurnalul de bord, specificându-se calitatea lor și ordinul în virtutea căruia au fost îmbarcate.

Art. 16. — Navele Ministerului Administrației și Internelor aflate în serviciu pot fi în stare operațională sau neoperațională.

Art. 17. — (1) Prin *navă în stare operațională* se înțelege nava admisă să execute misiuni specifice, conform destinației, și care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

a) este încadrată, conform statului de organizare, cu echipaj specializat și atestat;

b) corespunde din punct de vedere tehnic pentru executarea misiunilor specifice;

c) respectă criteriile operaționale de eficiență stabilite pentru clasa sau tipul respectiv de nave.

(2) Prin *navă aflată în stare neoperațională* se înțelege nava care se află în una dintre situațiile următoare:

a) nu este încadrată cu echipaj specializat și atestat;

b) are instalațiile, mașinile și motoarele care asigură propulsia sau produc o altă acțiune mecanică, mecanismele și mijloacele necesare transmiterii acestei acțiuni, echipamentele necesare navigației, diferitelor manevre, siguranței navei, salvării vieții umane, prevenirii poluării, comunicațiilor, igienei și exploatarei potrivit destinației navei defecte sau în revizie, iar timpul necesar repunerii în funcțiune depășește 4 ore;

c) se află în stare de conservare la apă sau pe uscat;

d) se găsește în reparații, într-un șantier specializat.

Art. 18. — Starea operațională a navelor se stabilește prin ordinul/dispoziția comandantului/șefului sau înlocuitorului legal al structurii care le are în dotare.

Art. 19. — Criteriile operaționale de eficiență se stabilesc prin ordinul/dispoziția comandantului/șefului inspectoratului general/similar, care le are în dotare, pentru fiecare navă.

Art. 20. — Pe navă, semnalele se pot transmite prin sonerie, cu sifleea sau prin voce, cu stația de amplificare și prin lumini de semnalizare, potrivit anexei nr. 10.

## CAPITOLUL II Organizarea navei

### 1. Echipajul

Art. 21. — (1) Echipajul<sup>3)</sup> unei nave este format din funcționari publici cu statut special — polițiști sau militari și cuprinde ofițeri, maiștri militari, subofițeri, agenți, gradați și soldați voluntari, respectiv personal contractual.

(2) Echipajul asigură siguranța, conducerea și menținerea vitalității navei, folosirea armamentului, instalațiilor și aparaturii, serviciile la bord și îndeplinirea misiunilor navei.

(3) Persoanele îmbarcate temporar pe navă nu fac parte din echipaj.

Art. 22. — (1) Conducerea navei revine în exclusivitate comandantului. Primul înlocuitor al comandantului este ofițerul secund.

<sup>3)</sup> Echipajul navei este format din personalul Ministerului Administrației și Internelor, care posedă un brevet sau certificat de capacitate și care își desfășoară activitatea la bordul unei nave înregistrate la Ministerul Administrației și Internelor, conform atribuțiilor și rolurilor navei, și face parte permanent sau temporar din statul de organizare al acesteia.

(2) Când comandantul, din anumite cauze, este pus în situația de a nu-și putea exercita comanda, primul înlocuitor ia provizoriu comanda, făcând mențiunea în jurnalul de bord.

Art. 23. — Este interzis să lipsească în același timp de la bord comandantul, primul și al doilea înlocuitor la comandă, atunci când nava se pregătește pentru marș, pe timpul marșului sau al staționării în afara portului de bazare permanentă.

Art. 24. — În cazul în care la bordul unei nave funcția de comandant nu este încadrată, prin dispoziție zilnică/ordin de zi, se numește prin cumul un polițist/cadru militar (cu grad corespunzător funcției) atestat și specializat în comanda unei nave de același tip.

Art. 25. — Personalul îmbarcat pe navă pentru a face parte din echipaj va fi înscris în jurnalul de bord al navei, în rolurile navei și va îndeplini atribuțiile generale și specifice bordului.

Art. 26. — Pentru fiecare membru al echipajului se prevăd înlocuitori stabiliți prin rolurile navei.

Art. 27. — Prin dispoziție zilnică/ordin de zi, șeful/comandantul structurii care are în dotare nava poate dispune/ordona folosirea acesteia de către alte echipaje atestate și specializate pentru clasa sau tipul respectiv, cu respectarea regulilor de predare-primire, întreținere și exploatare. Aceste echipaje sunt împuternicite cu toată autoritatea și responsabilitățile atribuite de funcțiile pe care le exercită.

Art. 28. — Când numărul personalului încadrat este mai mic decât numărul de funcții prevăzute în stat, se pot numi prin cumul înlocuitori, specializați pentru funcțiile respective, fără ca un membru al echipajului să exercite prin cumul mai mult de încă o funcție.

## 2. Echipajul minim de siguranță

Art. 29. — (1) La navele Ministerului Administrației și Internelor aflate în serviciu se vor stabili echipaje minime de siguranță.

(2) Echipajul minim de siguranță este parte integrantă a echipajului unei nave și este stabilit pentru fiecare navă, pe toată perioada cât aceasta se află în exploatare, astfel încât în orice moment să fie asigurate siguranța și securitatea acesteia, respectiv protecția mediului.

(3) În cursul navigației, acesta se află la bord și îndeplinește activitățile ce îi revin prin rolurile navei.

Art. 30. — (1) Dimensiunea și componența obligatorie a echipajelor minime de siguranță la navele din dotarea Ministerului Administrației și Internelor sunt prevăzute în anexa nr. 1.

(2) Pentru navele care vor intra ulterior în dotarea Ministerului Administrației și Internelor, precum și la cele aflate în dotare modificarea echipajului minim de siguranță se face, în condițiile prezentului regulament, la propunerea inspectoratului general/similar al structurii deținătoare, cu avizul Direcției generale management operațional și al Direcției logistice din aparatul central al Ministerului Administrației și Internelor.

(3) Echipajele minime de siguranță pot fi suplimentate temporar, prin dispoziții ale inspectoratelor generale/similare, în funcție de și pentru situații de navigație deosebite.

Art. 31. — (1) Se interzice orice deplasare a navelor Ministerului Administrației și Internelor dacă la bordul acestora nu se află echipajul minim de siguranță, stabilit strict în condițiile prezentului regulament.

(2) Pentru îndeplinirea misiunilor specifice se interzice deplasarea sau folosirea în orice alt mod a navelor Ministerului Administrației și Internelor dacă la bordul acestora se află numai echipajul minim de siguranță.

## 3. Principii de organizare a navei

Art. 32. — Pentru îndeplinirea atribuțiilor generale și specifice, asigurarea conducerii și siguranței navei, exploatarea eficientă a tehnicii, mijloacelor, armamentului și a echipamentelor aflate în dotarea navei, echipajul se

repartizează conform specializării și atestării, pe componente de specialitate.

Art. 33. — (1) Componentele de specialitate se stabilesc în funcție de clasa și tipul navei.

(2) Componentele de specialitate ale navei sunt:

a) componenta de specialitate navigație (CSN);

b) componenta de specialitate armament (CSA);

c) componenta de specialitate comunicații și observare (CSC);

d) componenta de specialitate electromecanică (CSE);

e) alte componente stabilite în funcție de particularitățile constructive ale navei și misiunile specifice care pot fi îndeplinite.

## 4. Organizarea navei pentru misiuni specifice și pentru activitatea curentă

Art. 34. — Prin organizarea navei pentru misiuni specifice se înțelege stabilirea postului de comandă, a posturilor aferente componentelor de specialitate (posturi de coordonare și de execuție), a rolului fiecărui membru al echipajului, precum și repartizarea echipajului pe fiecare post din cadrul componentelor de specialitate, în raport cu armamentul, instalațiile, aparatura și mijloacele de care dispune nava și de încadrarea acesteia cu personal.

Art. 35. — Organizarea pentru activitatea curentă a navei reprezintă repartizarea echipajului pe posturi, armamente, instalații, mecanisme, aparate și compartimente, în scopul întreținerii și folosirii acestora conform specificațiilor tehnice și manualelor de operare a tehnicii, în diferite activități, altele decât cele pentru misiune.

Art. 36. — În funcție de rolurile navei, comandantul navei poate dispune constituirea de echipe formate din membrii echipajului (echipa de vitalitate, de control și abordaj, de acordare a asistenței tehnice, de pază și securitate a navei etc.).

Art. 37. — Structura de bază a navei este postul de execuție (PE). Acesta este condus de șeful postului de coordonare. Sarcinile postului pot fi îndeplinite de unul sau mai mulți membri ai echipajului.

Art. 38. — Fiecare post de execuție trebuie să aibă asigurată legătura cu posturile de coordonare și cu cel de comandă.

Art. 39. — Postul de coordonare (P.Co.) este locul de pe navă prevăzut cu mijloacele necesare, de unde șeful componentei de specialitate conduce posturile de execuție pentru îndeplinirea atribuțiilor specifice.

Art. 40. — Postul de comandă (PC) este locul de unde comandantul conduce nava pe timpul îndeplinirii misiunilor și în activitatea curentă. El trebuie să fie dotat cu mijloace pentru primirea informațiilor, analiza și interpretarea acestora, pentru conducerea activităților curente și misiunilor specifice.

Art. 41. — Navele pot avea și un post de comandă de rezervă (P.C.Rz.) (dacă constructiv au dotarea necesară).

Art. 42. — Fiecare post are o denumire și un număr de ordine. Numerotarea posturilor de la nave se face în cadrul fiecărei componente de specialitate în ordine numerică, de la prova la pupa, de sus în jos și de la tribord la babord.

Art. 43. — Pentru o marcare cât mai corectă a posturilor navei se întocmește schema cu dispunerea acestora, care trebuie să fie precizată în „Registrul cu roluri”.

Art. 44. — Pe baza funcției pe care o îndeplinește în cadrul postului, fiecărui membru al echipajului i se atribuie o serie (mai puțin ofițerilor).

Art. 45. — Seria reprezintă un grup de litere și cifre cu ajutorul cărora se stabilește componenta de specialitate, postul (coordonare sau execuție) unde este repartizat fiecare membru al echipajului și din ce schimb face parte.

Art. 46. — Seria se compune din 3 părți:

a) prima parte este formată dintr-o literă (grup de litere) care arată componenta de specialitate;

b) partea a doua, formată din una sau două cifre, indică numărul postului din cadrul componentei de specialitate;

c) partea a treia este formată din una sau două cifre și arată schimbul și ordinea intrării în serviciu. Cifrele impare (1, 3, 5...) indică schimbul 1, iar cifrele pare (2, 4, 6...) indică schimbul 2.

Art. 47. — Personalul îmbarcat temporar este repartizat la posturi, fie ca dubluri la anumite funcții, fie ca înlocuitori ai celor ce lipsesc. Acestui personal i se atribuie o serie care are cifra zero în fața primei grupe de litere.

#### 5. Rolurile navei

Art. 48. — La intrarea în serviciu a unei nave se întocmesc rolurile navei, conform anexei nr. 2. Rolurile reprezintă documente organizatorice interne ale navei în care sunt prevăzute toate atribuțiile și obligațiile pe care le are de îndeplinit fiecare membru al echipajului pe timpul executării diferitelor activități.

Art. 49. — (1) Rolurile navei se stabilesc în funcție de clasa și tipul navei. La navele de aceeași clasă și același tip se întocmesc roluri identice.

(2) Rolurile navei se împart în: roluri pentru misiuni și roluri pentru activitatea curentă.

Art. 50. — (1) Rolurile sunt întocmite de șefii componentelor de specialitate, sub conducerea comandantului/ofițerului secund.

(2) La întocmirea rolurilor aceștia vor ține cont și de unele modificări ce survin din punctul de vedere al dotării cu mijloace de misiune și tehnică, precum și al amplasării acestora.

(3) Rolurile se aprobă de către șeful/comandantul fiecărei structuri care are în dotare nave.

Art. 51. — Rolurile de misiune sunt următoarele:

a) rolul de acțiune este documentul de bază care stabilește organizarea navei și cuprinde:

- schema dispunerii la bord a posturilor;
- tabelul nominal cu încadrarea numerică a posturilor;
- tabelul cu încadrarea funcțiilor și repartizarea echipajului;
- schema organizării conducerii navei pe timpul misiunilor;
- schema observărilor și apărărilor navei;
- îndatoririle fiecărui membru al echipajului pe timpul misiunilor;

b) rolul pentru vitalitatea navei, cu schema dispunerii și numerotării gurilor de incendiu, a stingătoarelor, a instalației de stingere a incendiului și a dispunerii compartimentelor etanșe și mijloacelor pentru legăturile interioare;

c) rolul pentru remorcaj;

d) rolul pentru ajutorarea unei nave sau aeronave avariate pe mare sau fluviu;

e) rolul pentru abandonarea navei și repartizarea echipajului pe ambarcațiuni și mijloace de salvare;

f) alte roluri, specifice misiunilor executate de diferite tipuri de nave.

Art. 52. — Rolurile pentru activități curente sunt:

a) rolul pentru responsabilități, prin care fiecărui membru al echipajului i se repartizează armamentul, instalațiile, aparatura, încăperile și compartimentele navei pentru a fi întreținute;

b) rolul pentru verificarea funcționării tehnicii;

c) rolul pentru îmbarcarea combustibilului;

d) rolul pentru îmbarcarea, dispunerea, transportul și debarcarea subunităților și a materialelor;

e) rolul pentru manevra navei;

f) rolul pentru salvarea oamenilor căzuți în apă;

g) rolul la poluare;

h) alte roluri, specifice diferitelor tipuri de nave.

Art. 53. — Toate rolurile navei se constituie în „Registrul de roluri”, care se păstrează la ofițerul secund al navei.

Art. 54. — Ofițerul secund are obligația de a ține la zi rolurile navei din punct de vedere al schimbărilor care survin în rândul

echipajului. La navele care nu au ofițer secund, această obligație revine comandantului navei.

Art. 55. — Șefii componentelor de specialitate au obligația de a avea extrase din rolurile navei.

Art. 56. — Fiecărui membru al echipajului i se înmânează, pe bază de semnătură, atribuțiile ce îi revin din toate rolurile.

## CAPITOLUL III

### Îndatoririle personalului îmbarcat

#### 1. Îndatoririle generale ale personalului îmbarcat

Art. 57. — Fiecare membru al echipajului unei nave trebuie să aibă simțul onoarei și demnității personale, să apere nava și onoarea pavilionului ei.

Art. 58. — Fiecare membru al echipajului are următoarele îndatoriri generale:

a) să cunoască și să respecte prevederile legislației române și ale tratatelor la care România este parte;

b) să fie sincer, cinstit, corect și să dea dovadă de simțul răspunderii faptelor personale;

c) în activitatea pe care o desfășoară la bord, să dea dovadă de camaraderie, solidaritate și respect reciproc în relațiile cu ceilalți membri ai echipajului;

d) să cunoască și să fie în măsură să acționeze conform atribuțiilor ce îi revin potrivit rolurilor navei;

e) să se instruiască continuu pentru însușirea cunoștințelor de specialitate, pentru mânuirea și întreținerea armamentului și tehnicii de la bord;

f) să își sporească cunoștințele și deprinderile marinărești, să își formeze o bună rezistență fizică, stăpânire de sine și tărie morală;

g) să manifeste dragoste față de navă, să lupte pentru menținerea vitalității navei și să nu o abandoneze decât la ordinul comandantului;

h) să fie disciplinat, să manifeste inițiativă în executarea ordinelor/dispozițiilor, în îndeplinirea atribuțiilor de serviciu și în serviciul de zi, să contribuie la întărirea ordinii și disciplinei la bord;

i) să nu părăsească fără ordin sau înainte de a fi schimbat postul sau serviciul în care a fost numit.

Art. 59. — Tot personalul îmbarcat răspunde de gestionarea, întreținerea și funcționarea tehnicii pe care o are în primire, în conformitate cu rolurile navei, pentru exploatarea și folosirea în misiune a acesteia.

#### 2. Îndatoririle generale ale comandanților și șefilor componentelor de specialitate de pe navă

Art. 60. — Orice comandant (șef) este răspunzător de consecințele ordinelor/dispozițiilor pe care le dă.

Art. 61. — Fiecare comandant (șef) trebuie să se impună în fața subordonaților nu numai prin autoritatea funcției și a gradului său, ci mai ales prin competență profesională, nivel de cunoștințe, mod de lucru și exemplu personal.

Art. 62. — Orice comandant (șef) trebuie să lase subordonaților săi inițiativa în executarea ordinelor și în îndeplinirea atribuțiilor funcționale și să intervină prompt numai când constată că sunt încălcate prevederile legislației române sau ale tratatelor la care România este parte.

#### 3. Comandantul navei

##### 3.1. Îndatoriri generale

Art. 63. — Comandantului navei i se încredințează nava și echipajul. El poartă, în toate împrejurările, răspunderea deplină cu privire la conducerea și siguranța acestora și reprezintă nava pe care o comandă.

Art. 64. — (1) Comandantului navei i se subordonează întregul echipaj și persoanele îmbarcate temporar pe nava sa, excepție făcând șefii săi ierarhici.

(2) În cazul în care, pentru o perioadă de timp, nava pe care o comandă face parte dintr-o grupare temporară constituită,

atunci el se subordonează din punct de vedere operativ comandantului (șefului) grupării.

Art. 65. — Principala sarcină a comandantului este pregătirea navei și a echipajului în vederea îndeplinirii misiunilor, scop în care el răspunde de:

- a) starea operațională a navei;
- b) folosirea corectă a armamentului, tehnicii și instalațiilor;
- c) asigurarea siguranței și securității navei;
- d) conducerea echipajului și a navei;
- e) activitatea logistică.

Art. 66. — Comandantul navei este obligat să cunoască nava pe care o comandă: caracteristicile tehnico-tactice; calitățile nautice și manevriere; dotarea cu armament, tehnică, echipamente și instalații, performanțele și limitele operaționale ale acestora.

Art. 67. — Comandantul este obligat să cunoască și să aplice prevederile legislației române și ale tratatelor la care România este parte și care reglementează regimul juridic al mării teritoriale, zonei contigue, zonei economice exclusive, al apelor de frontieră ale României, al mării libere și al zonelor în care navighează.

Art. 68. — Comandantul este obligat:

- a) să ia măsuri astfel încât tehnica, instalațiile și armamentul să se găsească în permanență în stare de funcționare;
- b) nava să aibă plinurile de muniții, carburanți, lubrifianți, apă, alimente, piese de schimb, echipament și cazarmament asigurate conform normelor; pregătirea de misiune a echipajului să corespundă cerințelor pentru îndeplinirea misiunilor, iar starea de sănătate, morală și disciplinară a acestuia să fie bună;
- c) să conducă determinarea datelor evolutive ale navei, erorilor aparaturii și instrumentelor de navigație;
- d) să mențină nava pregătită pentru îndeplinirea misiunilor specifice;
- e) să organizeze pregătirea pentru misiune a întregului echipaj și să conducă exercițiile generale pe navă și ședințele demonstrative;
- f) să verifice păstrarea în condiții de securitate a tehnicii de misiune, armamentului, muniției și a celorlalte bunuri materiale aflate la bord, precum și starea în care se găsesc acestea;
- g) să supravegheze direct toate lucrările care ar putea influența stabilitatea navei;
- h) să ia măsuri ca toate avariile și incidentele survenite la navă să fie remediate imediat și pe cât posibil cu mijloacele bordului;
- i) să urmărească ținerea la zi a jurnalelor de bord, de mașini, precum și a altor jurnale și documente ale navei;
- j) să controleze periodic modul de păstrare, evidența și manipularea documentelor clasificate;
- k) să ia măsuri pentru a feri nava de naufragiu, coliziune, incendiu, pentru respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă prevăzute în regulamente și instrucțiuni, în scopul prevenirii accidentelor și îmbolnăvirilor profesionale;
- l) să urmărească respectarea prevederilor din legislația privind protecția mediului.

Art. 69. — Comandantul trebuie să fie ferm și hotărât în luarea celor mai judicioase măsuri pentru a preîntâmpina orice acțiune care ar prejudicia capacitatea de misiune și siguranța navei. În diferite situații, care nu sunt prevăzute de legi, regulamente sau ordine/dispoziții superioare, comandantul navei trebuie să acționeze din inițiativă proprie, după situație, fără teama de a-și angaja răspunderea, în conformitate cu o bună practică marinărească.

Art. 70. — Comandantului navei îi este interzis să ordone schimbări sau modificări în starea de fixație ori a proiectului de construcție a navei, fără aprobarea organelor competente.

Art. 71. — În activitatea curentă, comandantul navei are următoarele îndatoriri:

- a) înainte de ridicarea pavilionului primește:
  - de la ofițerul secund, raportul asupra situației navei și a componentelor de specialitate;
  - de la ofițerul de cart, raportul despre serviciul la bord și evenimintele petrecute;
  - de la șeful componentei de specialitate navigație, date și considerații asupra stării hidrometeorologice;
- b) controlează nava sau cel puțin anumite compartimente ale acesteia;
- c) verifică respectarea ținutei ordonate la bord, precum și desfășurarea programului;
- d) urmărește menținerea ordinii portuare și respectarea măsurilor pentru prevenirea poluării mediului;
- e) verifică jurnalele de bord și de mașini;
- f) întâmpină personal șefii ierarhici sosiți la navă.

### 3.2. Îndatoririle comandantului la primirea și predarea navei

Art. 72. — (1) Comandantul de navă execută personal predarea/primirea navei, în prezența unui șef ierarhic. La predarea/primirea navei se constituie o comisie care verifică starea corpului navei, compartimentele, instalațiile, existența armamentului, munițiilor și situația componentelor de specialitate. Comisia întocmește un act de constatare care se anexează la actul de predare/primire, ce va fi semnat de comandantul care predă, comandantul care primește și membrii comisiei. În actul de predare/primire se menționează: efectivul control și prezent; concluzii generale despre starea operațională, nivelul de pregătire al echipajului, starea morală, starea disciplinară și starea de sănătate; starea armamentului, tehnicii, aparaturii, instalațiilor și a altor materiale; starea navei.

(2) Șefii componentelor de specialitate anexează la actul de predare/primire a navei raportul privind starea componentei de specialitate, în care se arată: cantitățile ce rezultă din documente, existentul real, starea de funcționare și întreținere.

Art. 73. — Noul comandant trebuie să verifice concordanța dintre datele înscrise în formularul navei și datele rezultate din actul de predare/primire. Totodată, el trebuie să se informeze asupra datelor referitoare la flotabilitate și să verifice existența și starea mijloacelor de vitalitate.

Art. 74. — Predarea/primirea navei și preluarea funcției de către noul comandant se înscriu în jurnalul de bord.

Art. 75. — Când ia în primire nava, noul comandant este obligat să verifice prin ieșire pe mare (fluviu) calitățile nautice ale navei, nivelul de pregătire al echipajului, funcționarea armamentului și tehnicii.

Art. 76. — În prezența vechiului comandant, comandantul care primește funcția controlează și primește următoarele documente:

- a) formularul tactic-operațional al navei, actualizat;
- b) jurnalul de bord;
- c) documentele de conducere a navei.

### 4. Comandantul de șalupă (ambarcațiune)

Art. 77. — Comandantului șalupei (ambarcațiunii) i se încredințează nava și echipajul acesteia. El poartă, în toate împrejurările, răspunderea deplină cu privire la conducerea și siguranța acestora.

Art. 78. — Comandantului șalupei (ambarcațiunii) i se subordonează întregul echipaj și persoanele îmbarcate temporar pe nava sa, cu excepția șefilor lui.

Art. 79. — Comandantul șalupei (ambarcațiunii) este obligat să stea la cârmă și să conducă personal nava.

Art. 80. — Comandantul șalupei (ambarcațiunii) răspunde de:

- a) menținerea șalupei în starea de pregătire pentru misiunile ordonate, cu plinurile de carburanți, lubrifianți, piese de schimb și echipament de protecție asigurate conform normelor;

b) păstrarea în condiții de securitate a armamentului, muniției, tehnicii de misiune și a celorlalte bunuri materiale de la bord;

c) supravegherea lucrărilor care ar putea influența stabilitatea șalupei;

d) luarea măsurilor ca toate avariile și incidentele survenite la șalupă să fie remediate imediat și pentru a feri șalupa de naufragiu sau incendiu;

e) respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă prevăzute în regulamente și instrucțiuni;

f) urmărirea respectării prevederilor privind legislația de protecție a mediului.

##### 5. Ofițerul secund

Art. 81. — Ofițerul secund este primul înlocuitor al comandantului și trebuie să fie în orice moment în măsură să îl înlocuiască, sens în care este obligat:

a) să cunoască nava și datele ei tehnico-tactice, să o poată conduce și să știe să folosească armamentul și tehnica de la bord în misiune;

b) să informeze permanent despre ordinele și dispozițiile permise de comandant de la eșaloanele superioare;

c) să se informeze despre intențiile comandantului referitoare la problemele de serviciu.

Art. 82. — Ofițerul secund răspunde de:

a) organizarea pregătirii pentru misiune a navei și a echipajului;

b) organizarea activității curente la bord, întocmirea și actualizarea rolurilor;

c) desfășurarea orarului zilnic al echipajului și a programului de pregătire pentru misiune;

d) pregătirea navei pentru marș sau misiune;

e) organizarea legăturilor interioare și exterioare ale navei;

f) organizarea pregătirii echipajului în acțiunile pentru menținerea vitalității navei;

g) asigurarea navei cu documentele și materialele necesare pentru misiune;

h) întocmirea, împreună cu șefii componentelor de specialitate, a rolurilor pentru activitatea curentă și ținerea lor la zi;

i) menținerea ordinii interioare și a curățeniei pe navă (bordaj, pereți, suprastructuri, arboradă);

j) starea și întreținerea șalupelor, bărcilor, instalațiilor de ancorare, instalațiilor de „țin-te bine” și a balustradelor, instalațiilor de remorcaj și ridicare, pregătirea acestora pentru marș și amararea lor;

k) existența și starea completelor de vitalitate, a mijloacelor de salvare individuale și colective, completarea acestora, precum și pregătirea echipajului pentru întrebuințarea lor.

Art. 83. — Ofițerul secund al navei este obligat:

a) să controleze starea de pregătire a componentelor de specialitate și a echipajului;

b) să verifice și să ia măsuri cu privire la organizarea activității de observare la ancoră și în marș;

c) să asigure transmiterea către echipaj a ordinelor comandantului navei și să controleze îndeplinirea lor;

d) să verifice periodic evidența, modul de depozitare, conservare și întreținere a armamentului și muniției, să raporteze comandantului navei constatările;

e) să pretindă de la șefii componentelor de specialitate respectarea cu strictețe a măsurilor de siguranță pe timpul îmbarcării și debarcării materialelor inflamabile și explozive;

f) cu aprobarea comandantului navei, să execute exerciții generale sau parțiale de folosire a mijloacelor de salvare în caz de abandon;

g) să primească reclamațiile și propunerile echipajului și să le prezinte comandantului;

h) să conducă personal lucrările la bord, lucrările în afara bordajului, curățenia navei, precum și ședințele de înot;

i) să organizeze piturarea navei, precum și alte lucrări legate de menținerea curățeniei pe navă;

j) să stabilească locurile de fumat pe navă și locurile unde pot sta în timpul liber efectivele;

k) să ia măsuri pentru respectarea de către toate persoanele aflate la bordul navei a prevederilor legislației în vigoare în domeniile securității și sănătății în muncă și al protecției mediului;

l) să cunoască permanent starea de funcționare și existența materialelor, a instalațiilor de stins incendiul, a valvelor de inundare a magaziiilor, a instalațiilor de golire a santinelor, precum și starea porților etanșe;

m) să conducă activitățile pentru vitalitatea navei;

n) să planifice și să țină evidența executării serviciului de zi de către echipaj.

Art. 84. — În timpul misiunilor, ofițerul secund se găsește în postul de comandă, unde trebuie să facă propuneri și să pregătească comandantului toate datele necesare pentru luarea hotărârii.

Art. 85. — Ofițerul secund este obligat să studieze din timp, împreună cu comandantul navei și cu șeful componentei electromecanic, cazurile tipice de avarii grave legate de pierderea flotabilității sau stabilității navei și să stabilească variante corespunzătoare pentru menținerea acesteia.

Art. 86. — În caz de naufragiu sau în orice împrejurare în care nava este în pericol, când comandantul a hotărât abandonarea acesteia, ofițerul secund se îngrijește de salvarea documentelor și conduce îmbarcarea în ordine a echipajului pe mijloacele de salvare, conform rolului; de asemenea, se îngrijește de salvarea altor materiale dinainte stabilite. Părăsește nava odată cu comandantul, dacă nu a primit alt ordin.

Art. 87. — În cazul absenței comandantului, ofițerul secund preia comanda navei, îndeplinind în același timp și atribuțiile sale directe.

Art. 88. — În activitatea curentă, ofițerul secund are următoarele îndatoriri:

a) să execute controale pe navă privind: ordinea și curățenia la bord, respectarea regulilor de comportare la bord, respectarea programului ordonat, starea corpului navei, încăperilor, armamentului, muniției și tehnicii;

b) să prezinte comandantului navei, înainte de ridicarea pavilionului, raportul asupra situației navei, componentelor de specialitate, precum și alte informații în legătură cu situația operațională;

c) să primească înainte de terminarea programului rapoarte de la șefii componentelor de specialitate asupra situației serviciilor respective și asupra stadiului pregătirii pentru misiune, pe care le raportează comandantului navei;

d) să aducă la cunoștința membrilor echipajului alte ordine, precum și activitățile pentru ziua următoare.

Art. 89. — Când nava se află la ancoră, la coborârea pavilionului și ori de câte ori vremea se înrăutățește, ofițerul secund ia măsuri ca bărcile și șalupele să fie ridicate la posturi.

Art. 90. — Ofițerul secund verifică executarea ordinelor privitoare la închiderea și deschiderea hublourilor și porților etanșe.

Art. 91. — Când nava se află la cheu, la ancoră sau la geamandură, ofițerul secund verifică legăturile navei și starea ancorelor. În caz de vreme rea, ordonă dublarea legăturilor și pregătirea ancorei pentru fundarisit.

Art. 92. — Înainte de manevra de intrare în port și legare la cheu, verifică pregătirea ancorelor, parâmelor pentru legare, bandulele, barca de serviciu și ținuta navei. În cazul acostării în alt loc, situat în afara perimetrului destinat navelor, ia măsuri pentru paza și siguranța navei.



**6. Îndatoririle generale ale șefilor componentelor de specialitate**

Art. 93. — Șefii componentelor de specialitate se subordonează comandantului navei, iar pe linie de ordine interioară, ofițerului secund.

Art. 94. — Șeful componentei de specialitate este șef al întregului efectiv al componentei pe care o comandă și răspunde de starea de pregătire pentru misiune a acesteia.

Art. 95. — Șeful componentei de specialitate conduce activitatea de verificare a funcționării și exploatării aparaturii și tehnicii pe care le are în primire.

Art. 96. — Șeful componentei de specialitate este obligat:

a) să cunoască organizarea componentei pe care o comandă;

b) să mențină legătura cu postul de comandă;

c) să urmărească existența și starea de funcționare corectă a mijloacelor din dotare, a rezervei de alimente, apă de băut și medicamente pentru caz de avarii, de salvare individuală și colectivă, a materialelor de vitalitate din dotare;

Art. 97. — (1) Pe timpul pregătirii pentru marș, șeful componentei de specialitate verifică personal:

a) funcționarea corectă a mijloacelor din dotare;

b) sistemele de iluminare, existența aparatelor individuale de salvare și a materialelor de vitalitate;

c) funcționarea corectă a aparatelor existente în compartiment;

d) rezerva de alimente, apă de băut, medicamente, echipament de protecție și cazarmament pentru caz de avarie;

e) modul de amarare a obiectelor.

(2) Despre rezultatul verificării raportează ofițerului secund.

**7. Șeful de echipaj**

Art. 98. — Șeful de echipaj se subordonează nemijlocit ofițerului secund și are funcția cea mai mare în raport cu ceilalți marinari. El este ajutorul acestuia în ceea ce privește menținerea curățeniei și aspectului marinăresc al navei, conducerea și supravegherea lucrărilor pe întreaga navă, pregătirea marinărească a echipajului.

Art. 99. — Șeful de echipaj răspunde de:

a) punți, suprastructuri, bordajul exterior, arboradă și greement, bigi, gruiuri, cavaleți, schele, scări și balustrade;

b) instalațiile de ancorare;

c) instalațiile de legare și remorcare;

d) instalațiile pentru manevra greutăților;

e) încăperile de folosință comună (careuri, cazărmi, spălătoare, closete și culoare);

f) mijloacele de salvare individuale și colective.

Art. 100. — Șeful de echipaj trebuie să cunoască:

a) Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare (Regulamentul navigației pe Dunăre)<sup>4</sup>), regulile de semnalizare, regulile de folosire a compasurilor pentru ambarcațiuni, metode și procedee de lucru pe hartă, normele de securitate și sănătate în muncă la bord, instrucțiunile pentru menținerea vitalității navei;

b) compartimentajul navei, caracteristicile tehnico-tactice de bază ale acesteia, mijloacele împotriva incendiilor și a gurilor de apă;

c) instalațiile de punte, mijloacele și materialele de salvare și modul de folosire a acestora;

d) regulile de folosire și exploatare a ambarcațiunilor;

e) conducerea și manevra ambarcațiunilor cu rame, vele și motor;

f) normele privind cazarea echipajului și condițiile de trai la bord;

g) particularitățile instalațiilor de ridicare a greutăților de pe navă, parâmele, macaralele, manevrele curențe, calitățile lor cu privire la rezistența-limită și utilizarea în diferite cazuri;

h) regulile și metodologia de executare a lucrărilor de întreținere a navei și instalațiilor de punte, precum și a lucrărilor de matelotaj.

Art. 101. — Șeful de echipaj este obligat:

a) să conducă personal lucrările pentru: curățenia și întreținerea navei; îmbarcarea și debarcarea greutăților și ambarcațiunilor la (de la) bord cu instalațiile de ridicare, luând măsurile necesare pentru securitate și sănătate în muncă (dacă nu sunt roluri specifice pentru această activitate);

b) să ia măsuri pentru verificarea parâmelor, a lanțurilor de ancoră și a instalațiilor de ridicat, pentru a nu fi folosite în cazul deteriorării acestora sau peste limita lor de rezistență; să țină evidența și să respecte termenele stabilite prin instrucțiuni pentru verificarea și întreținerea lor;

c) să înlocuiască la timp parâmele din greement și parâmele instalațiilor de ridicare (bigi, palancuri, macarale) care au devenit inutilizabile sau care au împlinit termenul de serviciu;

d) să urmărească exploatarea, păstrarea și întreținerea materialelor și instalațiilor de punte și să ia măsuri pentru repararea la timp a mecanismelor defecte;

e) să conducă personal manevra de coborâre și ridicare a ambarcațiunilor, să verifice și să asigure toate materialele din inventarul acestora;

f) să ia măsuri pentru ca ancorele, lanțurile de ancoră și toate mecanismele de punte să fie în bună stare și gata de întrebuințare; să supravegheze ca lanțurile să fie aranjate corect și capetele lor să fie asigurate în puțul lanțului;

g) să execute controlul lanțurilor de ancoră, să pitureze la timp și să marcheze lanțurile, să verifice dacă cheile de împreunare și podurile zalelor sunt în bună stare;

h) să instruiască echipajul pentru formarea deprinderilor marinărești, urmărind cunoașterea nodurilor, a greementului, a lucrărilor de matelotaj și de întreținere a corpului navei, a punților, santinelor, a ambarcațiunilor, precum și cunoașterea regulilor de comportare la bord;

i) să controleze, înainte de plecarea navei în marș, amararea ambarcațiunilor, plutelor de salvare, precum și a obiectelor pe punte, în magaziiile de materiale, în cazărmi și careuri, închiderea hublourilor și porților etanșe, starea și existența la posturi a mijloacelor de salvare;

j) să asigure la timp materialele pentru manevra de acostare sau remorcaj, să le repartizeze la posturile de manevră și să ajute ofițerul secund pe timpul acostării, ancorării și remorcajului;

k) la fundarisirea și virarea ancorei (acostare și plecare de la cheu sau geamandură), să se găsească pe teugă (la prova) și să conducă toate operațiunile legate de manevrele respective;

l) după ce nava a acostat, să conducă activitatea de legare definitivă a navei la cheu;

m) să controleze zilnic (indiferent dacă nava este la ancoră, geamandură sau cheu) legăturile, lanțul ancorei, starea bordajului și ordinea în jurul navei;

n) să țină în stare de curățenie ambarcațiunile navei și inventarul acestora, să ajusteze ramele, să pună la posturile lor obiectele de inventar ale ambarcațiunilor;

o) să organizeze și să coordoneze activitățile la lucrările efectuate cu întregul echipaj;

p) să urmărească starea de întreținere a santinelor compartimentelor de care răspunde, a coferdamurilor și să raporteze ofițerului secund neregulile constatate;

r) să ia zilnic măsuri pentru menținerea ordinii interioare în compartimentele de locuit, în spălătoare, pe punți și suprastructuri, în arboradă și pe scările exterioare;

s) să afișeze în cabine și în cazărmi extrase din regulile la bordul navei, semnificația semnalelor ce se dau pe navă, modul

<sup>4</sup>) În continuare se vor folosi abrevierile R.I.P.A.M., respectiv R.N.D.

de folosire a mijloacelor de salvare și repartizarea pe mijloace colective de salvare;

ș) să efectueze controale în cabinele și cazărmiile pasagerilor, după debarcarea acestora, pentru a constata starea și inventarul lor;

t) să verifice personal existentul și evidența materialelor pe care le are în primire, să stabilească lipsurile și alte pagube produse de echipaj și să le raporteze ofițerului secund;

ț) să urmărească respectarea de către echipaj a regulilor de securitate și sănătate în muncă și de prevenire a avariilor;

u) să întocmească inventarele încăperilor navei și să predea materialele persoanelor care le utilizează.

Art. 102. — Pe timpul cât șeful de echipaj lipsește de la bord, pentru îndeplinirea atribuțiilor acestuia, comandantul navei numește unul dintre membrii echipajului de la bord cu o bună pregătire și practică marinărească.

#### 8. Șeful mecanic

Art. 103. — Șeful mecanic se subordonează nemijlocit comandantului navei sau secundului când acesta lipsește, fiind șeful personalului de la mașini, instalații electrice ori alte asemenea instalații de pe navă. Indicațiile și dispozițiile acestuia, în problemele de exploatare tehnică, sunt obligatorii pentru toți membrii echipajului navei.

Art. 104. — Pe timpul manevrelor cu nava și ori de câte ori situația impune, postul șefului mecanic este în compartimentul mașini sau la postul de comandă.

Art. 105. — Șeful mecanic este obligat în permanență să țină la curent pe comandantul navei despre orice eveniment ivit la mașini care ar avea influențe asupra navigației sau siguranței navei.

Art. 106. — Șeful mecanic are în primire:

a) mașinile de propulsie, de stins incendii, cele auxiliare, tubulatura de drenaj, tancurile, sculele și piesele de schimb, precum și instalația electrică de la bord;

b) documentația tehnică și instrucțiunile tehnice de exploatare-întreținere referitoare la mașinile, instalațiile și aparatul navei.

Art. 107. — Șeful mecanic răspunde de:

a) pregătirea și conducerea serviciului mașini în scopul asigurării propulsiei navei în navigație și asigurarea utilităților necesare navei și echipajului;

b) starea tehnică, exploatarea și întreținerea conform instrucțiunilor tehnice ale mașinilor, instalațiilor și aparatelor din dotarea serviciului mașini, precum și de întreținerea instalațiilor și mecanismelor de pe punte;

c) organizarea și executarea supravegherii reparațiilor;

d) pregătirea din timp a mașinilor și instalațiilor pentru a preveni întârzierea manevrelor navei;

e) aprovizionarea navei cu combustibil, uleiuri, apă pentru mașini, piese de schimb și toate celelalte materiale necesare serviciului mașini, precum și de buna gospodărire a acestora;

f) respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă și a normelor pentru prevenirea și stingerea incendiilor în compartimentul mașini;

g) respectarea regulilor și normelor privind asigurarea flotabilității și stabilității navei;

h) ținerea la zi a înscrierilor în jurnalul de mașini;

i) păstrarea următoarelor documente de bord:

— jurnalul de mașini;

— planurile și documentația tehnică a mașinilor și instalațiilor care echipează nava.

Art. 108. — Șeful mecanic nu va permite și nu va face vreo schimbare la mașini, din punct de vedere tehnic, fără aprobarea organelor tehnice competente.

#### 9. Îndatoririle generale ale personalului cu diferite funcții la bordul navei

##### 9.1. Servantul

Art. 109. — Servantul este obligat:

a) să execute îndatoririle de serviciu și ale postului de misiune, conform rolurilor navei;

b) să nu părăsească nava fără aprobare;

c) să raporteze șefului său nemijlocit orice defecțiune în funcționarea armamentului și tehnicii pe care o deservește;

d) să își perfecționeze continuu cunoștințele de specialitate și să cunoască îndatoririle conform rolurilor navei;

e) să cunoască ambarcațiunile, instalațiile și tehnica de care răspunde, lucrările de matelotaj, modul de întreținere și de exploatare a materialelor aflate în primirea sa, precum și modul de acțiune în acțiunile pentru vitalitate;

f) să păstreze bunurile navei, să poarte cu grijă și să întrețină echipamentul personal;

g) să cunoască și să aplice regulile de prim ajutor și ajutor reciproc în caz de răniri și accidente;

h) să respecte cu strictețe regulile de securitate și sănătate în muncă.

##### 9.2. Radiotelegrafistul

Art. 110. — Radiotelegrafistul este subordonat comandantului navei, iar pe timpul executării serviciului de cart colaborează cu ofițerul de cart.

Art. 111. — Radiotelegrafistul are următoarele atribuții de serviciu:

a) să cunoască atribuțiile și modul de acțiune ce îi revin prin rolurile navei și să le aplice la ordin;

b) să știe să folosească mijloacele tehnice pe care le deservește, conform funcției sau rolurilor, precum și a mijloacelor individuale de salvare;

c) să execute întocmai și la timp ordinele date de comandantul navei în orice situație cerută de activitatea și siguranța navei;

d) să nu părăsească nava înainte de a fi primit ordin de la comandantul navei;

e) să cunoască mijloacele, materialele de vitalitate și de stingere a incendiilor existente în dotarea navei, locul lor de amplasare și modul de folosire în funcție de situație;

f) să respecte cu strictețe regulile de securitate și sănătate în muncă.

Art. 112. — Radiotelegrafistul răspunde de:

a) asigurarea legăturilor radio ale navei, conform reglementărilor internaționale și naționale;

b) respectarea normelor și reglementărilor privind traficul radio, transmiterea mesajelor de pericol etc.;

c) asigurarea informațiilor radio necesare siguranței navei;

d) luarea din timp a prevederilor și avizelor meteo și predarea lor comandantului navei sau înlocuitorului acestuia;

e) păstrarea jurnalului stației radio și a documentației tehnice a aparatului pe care o are în primire.

##### 9.3. Marinarul

Art. 113. — Marinarul se subordonează ierarhic șefului de echipaj. În timpul executării serviciului de cart se subordonează direct ofițerului de cart. La navele la care nu este prevăzută funcția de timonier, unul dintre marinari va fi numit ca prim înlocuitor al șefului de echipaj și va prelua parțial drepturile, obligațiile, atribuțiile și răspunderile timonierului.

Art. 114. — Marinarul are următoarele atribuții de serviciu:

a) să cunoască bine atribuțiile de serviciu ale timonierului și, la navele unde nu este prevăzută această funcție, ale șefului de echipaj;

b) să cunoască bine nava pe care este îmbarcat, compartimentarea ei, modul de exploatare, performanțele și limitele operaționale ale instalațiilor, utilajelor și echipamentelor de punte;

c) să execute serviciul de marinar de veghe, în conformitate cu prevederile prezentului regulament;

d) să participe la activitățile de pregătire a navei pentru marș (manevră) sau alte operațiuni tehnologice, executând operațiunile ordonate de persoana care conduce aceste activități;

e) să participe la manevrele navei, în subordinea ofițerului șef de manevră;

f) să participe la manevrarea instalațiilor, echipamentelor de punte și să raporteze despre orice defecțiune sau anomalie constatată în funcționarea acestora;

g) să îl ajute pe timonier în montarea la post și la manevrarea scârilor de bord, să ia toate măsurile necesare pentru urcarea în siguranță la bord;

h) să participe la manevrele de lansare la apă și de ridicare la post a ambarcațiunilor, executând operațiunile ordonate de persoana care conduce aceste activități;

i) să participe la îmbarcarea (debarcarea) materialelor la (de la) bordul navei;

j) să participe la activitățile de curățenie și întreținere a navei, în principal să execute curățenia pe punțile exterioare, pe culoarele interioare, în magazii și santinele acestora, grupuri sanitare comune etc.;

k) să respecte cu strictețe regulile de securitate și sănătate în muncă și de protecție a mediului;

l) să cunoască mijloacele, materialele de vitalitate și de stingere a incendiilor existente în dotarea navei, locul lor de amplasare și modul de folosire în funcție de situație;

m) să execute și alte sarcini permise de la șefii ierarhici sau ofițerul de cart.

#### 9.4. Sanitarul navei

Art. 115. — Sanitarul se subordonează ofițerului secund, iar pe linie de specialitate medicului șef al structurii care asigură asistența medicală. El are următoarele îndatoriri:

a) să urmărească respectarea normelor sanitaro-igienice la bordul navei;

b) să se îngrijească de sănătatea echipajului și de respectarea regulilor de igienă individuală și colectivă;

c) să execute dezinsecția closetelor și să se îngrijească de respectarea normelor igienice și de folosire a instalațiilor sanitare ale navei;

d) să urmărească aplicarea la bord a măsurilor medico-sanitare ordonate, raportând ofițerului secund și medicului șef constatările și măsurile luate;

e) să acorde primul ajutor în caz de nevoie;

f) să urmărească aplicarea măsurilor ordonate pentru prevenirea toxiinfecțiilor alimentare, a bolilor specifice sezonului cald și a bolilor specifice sezonului rece;

g) să execute, la ordinul medicului (cu aprobarea ofițerului secund), dezinsecția apei din tancurile de apă potabilă ale navei;

h) să execute săptămânal, în cadrul programului de curățenie generală a navei, dezinsecția cazarmilor, careurilor și cambuzelor;

i) să asigure medical ședințele de învățare a înotului și de scăldat;

j) să mențină în stare funcțională și completă trusa de prim ajutor.

Art. 116. — În cazul când această funcție nu este prevăzută în statul de organizare a navei, atribuțiile vor fi îndeplinite de un membru al echipajului, special pregătit în acest sens.

#### 9.5. Motoristul

Art. 117. — Motoristul se subordonează șefului mecanic. În timpul executării serviciului de cart se subordonează direct ofițerului de cart.

Art. 118. — Motoristul are următoarele atribuții de serviciu:

a) să cunoască atribuțiile și modul de acțiune ce îi revin prin rolurile navei și să le aplice la ordin;

b) să știe să folosească mijloacele tehnice pe care le deservește, conform funcției sau rolurilor, precum și a mijloacelor individuale de salvare;

c) să execute întocmai și la timp ordinele primite, în orice situație cerută de activitatea și siguranța navei;

d) să cunoască mașinile, utilajele, instalațiile și aparatele de la locul său de muncă sau de care răspunde și instrucțiunile tehnice de exploatare și întreținere;

e) să cunoască, să respecte și să aplice normele de securitate și sănătate în muncă, de prevenire și stingere a incendiilor, de asigurare a flotabilității și stabilității navei;

f) să contribuie la prevenirea și înlăturarea oricăror situații care ar putea pune în pericol viața, integritatea corporală sau sănătatea oamenilor;

g) să execute lucrări de exploatare, întreținere la mașinile, instalațiile și inventarul ce aparține compartimentului mașini;

h) să participe la serviciul de cart, conform dispozițiilor șefului mecanic;

Art. 119. — Motoristul răspunde de:

a) supravegherea funcționării instalațiilor și utilajelor din compartimentul mașini;

b) îmbarcarea sau debarcarea materialelor de întreținere și a carburanților și lubrifianților necesari navei;

c) sondarea tancurilor de carburanți și lubrifianți ai navei, informând despre aceasta șefului mecanic.

## CAPITOLUL IV

### Îndatoririle personalului de comandă în cadrul unei grupări temporare de nave

Art. 120. — Pentru îndeplinirea în comun a unor misiuni sau activități se pot forma și organiza grupări temporare de nave aflate în dotarea structurilor Ministerului Administrației și Internelor.

Art. 121. — Structura Ministerului Administrației și Internelor care organizează și coordonează îndeplinirea misiunii sau a activității respective va nominaliza prin dispoziție zilnică/ordin de zi persoana numită la comanda grupării temporare de nave și a adjunctului (înlocuitorului) acestuia, respectiv nava comandant a grupării.

#### 1. Comandantul grupării de nave

Art. 122. — Comandantul grupării de nave este comandantul direct al întregului personal al grupării. El este obligat să urmărească aplicarea prevederilor legislației, ordinelor, dispozițiilor și instrucțiunilor eșaloanelor superioare privind activitatea grupării de nave.

Art. 123. — Comandantul grupării de nave este obligat:

a) să conducă misiunile, aplicațiile, ședințele demonstrative și de control în cadrul grupării de nave;

b) să conducă activitatea din gruparea de nave, să asigure ca personalul grupării să își desfășoare activitatea corespunzător funcțiilor în care este încadrat;

c) să stabilească stările de pregătire pentru marș ale navelor în funcție de starea tehnică a acestora și de misiunile grupării;

d) să cunoască datele tehnico-tactice și posibilitățile de acțiune ale navelor din subordine;

e) să urmărească respectarea programului orar și să asigure folosirea integrală și eficientă a timpului prevăzut pentru instruire;

f) să acționeze pentru menținerea ordinii și disciplinei;

g) să cunoască starea corpului navelor, existentul și starea tehnică a armamentului, tehnicii, muniției, situația plinurilor de la bordul navelor, starea calitativă a tuturor mijloacelor și materialelor aflate la serviciu și să ia măsuri pentru păstrarea, menținerea în stare de funcționare și pentru folosirea justă a acestora;

h) să urmărească consumul judicios al moto-resurselor și al tuturor materialelor conform normelor stabilite;

i) să asigure măsurile privind respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă, pentru prevenirea avariilor, a accidentelor și catastrofelor;

j) să urmărească întreținerea și exploatarea rațională a tuturor instalațiilor, precum și modul cum sunt executate măsurile de pază contra incendiilor în cadrul grupării de nave;

k) să ia măsuri pentru menținerea ordinii portuare în locul de staționare permanentă sau temporară a navelor și să prevină poluarea mediului;

l) să stabilească modul de organizare a pazei navelor în locul de staționare, să verifice modul cum se execută serviciul de zi;

m) să urmărească remedierea deficiențelor constatate la inspecții și controale;

n) să controleze modul cum sunt rezolvate rapoartele personalului, precum și cererile, reclamațiile și sesizările primite de la persoane sau instituțiilor civile.

Art. 124. — Înainte de ieșirea pe mare sau fluviu comandantul grupării de nave este obligat:

a) pe baza hotărârii luate să dea comandanților de nave misiunile ce le revin pe timpul ieșirii pe mare sau fluviu și să le aducă la cunoștință situația din raionul de acțiune;

b) să indice formația de marș, drumul și viteza;

c) să stabilească măsurile pentru realizarea tuturor formelor de asigurare, pentru întrebuițarea mijloacelor de transmisiuni și să precizeze modul de acțiune în caz de vreme rea;

d) să organizeze sistemul de aprovizionare cu materiale pe timpul ieșirii;

e) să verifice, înainte de plecare, modul de pregătire pentru marș al navelor și de aprovizionare materială a acestora.

Art. 125. — În marș, comandantul grupării de nave are întreaga răspundere pentru conducerea în siguranță a navelor. El va verifica drumul, viteza și formația de marș, poziția navei comandant și a celorlalte nave din formație. Fără permisiunea comandantului grupării de nave, nimeni nu are dreptul să schimbe drumul, viteza și formația de marș, în afară de cazul când se ivește vreun pericol iminent. Schimbarea elementelor de poziție și mișcare pentru evitarea unui astfel de pericol se hotărăște din inițiativa comandanților de nave cărora le apar asemenea situații. Orice schimbare survenită se raportează imediat comandantului grupării de nave.

Art. 126. — Pe timpul marșului, comandantul grupării de nave va raporta eșalonului superior punctul grupării de nave la orele stabilite prin dispozițiile primite și ori de câte ori situația impune acest lucru.

Art. 127. — În caz de abordaj, punere pe uscat, incendii, avarii și accidente grave, provocate la o navă din subordine, comandantul grupării de nave procedează în conformitate cu instrucțiunile în vigoare, luând totodată toate măsurile impuse de situație.

Art. 128. — În cazul absenței, comanda grupării de nave revine adjunctului acestuia, sub marca comandantului de grupare.

## 2. Adjunctul (înlocuitorul) comandantului grupării de nave

Art. 129. — (1) Adjunctul comandantului grupării de nave este subordonat nemijlocit comandantului grupării de nave. El este primul înlocuitor al comandantului grupării de nave. Numai el are dreptul să dea dispoziții în numele comandantului întregului personal al grupării de nave. Despre dispozițiile cele mai importante pe care le-a dat, adjunctul raportează comandantului grupării.

(2) Adjunctul răspunde de organizarea și coordonarea tuturor activităților necesare asigurării capacității de acțiune a grupării de nave și de menținerea ordinii interioare și disciplinei în cadrul grupării.

Art. 130. — Adjunctul comandantului grupării de nave este obligat:

a) să elaboreze și să coordoneze planul de pază și apărare apropiată a navelor în locul de staționare, planul de intervenție la obiectivele grupării și la cele repartizate, să verifice periodic modul lor de îndeplinire;

b) să stabilească și să verifice măsurile de siguranță care se iau pe timpul executării tragerilor pe mare (fluviu) și în poligoane la uscat;

c) să organizeze și să controleze modul de executare a serviciului de zi în cadrul grupării de nave;

d) să urmărească activitatea de aprovizionare a grupării de nave cu materiale;

e) să organizeze transmiterea la nave a tuturor ordinelor și dispozițiilor comandantului grupării de nave și ale eșaloanelor superioare, precum și controlul îndeplinirii lor;

f) să cunoască în permanență existentul în oameni, existentul și starea armamentului, mijloacelor tehnice, muniției, plinurilor de carburanți-lubrifianți, apă și alimente ale navelor grupării;

Art. 131. — Pe timpul staționării în radă, adjunctul comandantului grupului controlează respectarea de către nave a regulilor de staționare.

Art. 132. — Pe timpul pregătirii și executării marșului, adjunctul comandantului grupării organizează observarea, controlează respectarea măsurilor de asigurare de luptă și speciale, transmiterea semnalelor și executarea dispozițiilor date de comandantul grupării de nave.

Art. 133. — Adjunctul asigură realizarea legăturilor de transmisiuni în cadrul grupării de nave și cu eșalonul superior. Toate mijloacele de transmisiuni ale navei comandant (în afară de cele lăsate la dispoziția comandantului navei pentru legătura grupării de nave), precum și mijloacele de observare tehnică (în afară de cele necesare navigației navei) sunt subordonate adjunctului comandantului grupării de nave.

## CAPITOLUL V

### Reguli la bordul navelor

#### 1. Intrarea și ieșirea la (de la) bordul navei

Art. 134. — Accesul la bordul navei este permis numai pe schela (scara) navei.

Art. 135. — Intrarea la bordul navei fără controlul documentelor este permisă:

a) persoanelor prevăzute la art. 331 și a celor însoțite de comandantul navei sau de ofițerul secund;

b) ofițerilor din comanda structurii din care face parte nava;

c) membrilor echipajului navei.

Art. 136. — Intrarea la bordul navei cu controlul documentelor este permisă:

a) personalului de la eșaloanele superioare care au sarcini de serviciu, pe baza delegației de control sau a delegației de serviciu;

b) grupelor de persoane civile (lucrători pentru reparații), pe bază de tabele nominale, în care se înscriu: numele, prenumele, numărul cărții de identitate/buletinului de identitate. Tabelele se întocmesc de ofițerul secund, se aprobă de comandantul navei și sunt actualizate ori de câte ori se produc schimbări;

c) altor persoane care au aprobare.

Art. 137. — Aprobarea pentru intrarea la bord se dă de comandantul navei sau înlocuitorul legal.

Art. 138. — (1) Persoanele care nu fac parte din echipajul navei și au aprobarea de a intra la bord trebuie să fie însoțite atât la intrarea, cât și la ieșirea de la bord. Se interzice deplasarea acestora pe navă în alte locuri decât cele pentru care au aprobare.

(2) Regulile de comportare la bord a persoanelor îmbarcate temporar sunt prevăzute în anexa nr. 3.

Art. 139. — Primirea vizitatorilor la navă este permisă numai cu aprobarea comandantului navei. Vizitarea navei se face numai cu însoțitor numit de comandantul (ofițerul) secund și după un itinerar dinainte stabilit, în ziua și între orele stabilite.

### 2. Comportarea echipajului la bord

Art. 140. — Pe navă personalului îmbarcat îi sunt interzise:

- a) intrarea sau ieșirea la (de la) bord prin alte locuri decât pe schele, scări sau tangoane;
- b) staționarea pe suprastructuri, pe scări, schele, în locuri cu trecere îngustă sau alte locuri interzise prin ordinul comandantului navei;
- c) staționarea în apropierea cabestanelor și vinciurilor pe timpul manevrării parâmelor sau a lanțurilor ancorelor, staționarea rezemat sau aplecat peste balustradă;
- d) introducerea sau scoaterea în (din) funcțiune a diferitelor instalații sau mecanisme pe care nu le deservește;
- e) staționarea în apropierea antenelor de radiolocație, pe timpul exercițiilor și verificărilor tehnice;
- f) scăldatul în mare (fluviu) fără aprobare și în afara programului stabilit pe navă;
- g) odihna în alte locuri decât cele stabilite prin rol sau ordin pe navă;
- h) prezentarea la program sub influența băuturilor alcoolice sau introducerea la bord a acestora;
- i) aruncarea peste bord a deșeurilor, a produselor reziduale, a apei de santină, a detergenților, a substanțelor toxice sau corozive;
- j) părăsirea navei fără aprobare.

Art. 141. — Cu aprobarea ofițerului secund echipajului îmbarcat i se permite:

- a) circulația pe scările exterioare, pe tangoane sau coborârea în afara bordajului;
- b) urcarea în arboradă sau în ambarcațiuni;
- c) deschiderea hublourilor în timpul marșului sau în staționare pe timp de noapte;
- d) introducerea sau scoaterea de pe navă a diferitelor obiecte;
- e) pescuitul de pe navă sau din ambarcațiunile care staționează lângă bord, la cheu sau la ponton;
- f) dormitul în alte locuri decât cele stabilite și în afara timpului fixat.

Art. 142. — Persoanelor îmbarcate temporar pe navă trebuie să li se aducă la cunoștință regulile de comportare la bord în părțile ce le privesc, iar lucrătorii civili care execută lucrări de reparații trebuie să cunoască în plus măsurile de siguranță a navei și de securitate și sănătate în muncă.

Art. 143. — În activitatea zilnică, deplasarea echipajului pe punte se face, când nava este acostată, pe bordul babord la cheu. Comandantul navei poate schimba bordurile pentru circulație. Pe scările tambuchiurilor, urcarea (coborârea) se previne prin cuvântul „Urc” sau „Cobor”, prioritate având persoana care urcă.

### 3. Ținuta echipajului

Art. 144. — Ținuta echipajului se ordonă de comandantul navei (unității) în funcție de anotimp, de temperatura aerului și de caracterul activităților ce se desfășoară. Ținuta echipajului trebuie să fie permanent curată, bine întreținută și ajustată.

Art. 145. — Portul mustății și al bărbii este facultativ, însă aceasta trebuie tunsă îngrijit. Bărbieritul feței se face ori de câte ori este nevoie pentru ca obrazul să fie proaspăt ras.

Art. 146. — Nerespectarea regulilor cu privire la ținută și la portul uniforme constituie abatere disciplinară.

### 4. Cazarea echipajului la bordul navei

Art. 147. — Încăperile de locuit de la bordul navei se împart în: cabine, careuri și cazărmi. Fiecare încăpere de locuit trebuie să aibă un număr de ordine. Numerotarea se face de la prova spre pupa, de la tribord la babord și, pe punți, de sus în jos.

Art. 148. — Se interzice folosirea pentru locuit a: posturilor de conducere; compartimentelor de mașini, căldări, motoare și cârme; cabinelor unde sunt instalate stațiile radio, de radiolocație și hidrolocație; culoarelor și spălătoarelor; magaziiilor, bucătăriilor, cambuzelor și a altor încăperi care ar dauna sănătății personalului.

Art. 149. — Fiecare încăpere de locuit trebuie să aibă un inventar cu starea de fixație și celelalte materiale ale încăperii respective. Inventarul se întocmește de gestionarul materialelor. Un exemplar al acestuia se afișează în încăperea respectivă, iar al doilea (copia) se păstrează la inventarul navei de către gestionar.

Art. 150. — Încăperile de locuit se vor păstra în ordine și în bună stare. Toate cușetele, inclusiv cele neocupate vor fi în permanență cu lenjeria completă și curată.

Art. 151. — (1) Orice persoană îmbarcată la bordul unei nave aparținând Ministerului Administrației și Internelor are dreptul la cazare. Repartizarea personalului îmbarcat pe cabine și cazărmi se face în raport cu gradul și funcția fiecăruia, în funcție de locurile disponibile.

(2) Planul cu repartizarea încăperilor de locuit se întocmește de ofițerul secund împreună cu șefii de componente de specialitate și se aprobă de comandantul navei (după care se completează rolul navei).

(3) Dacă la bord se află ministrul administrației și internelor, secretari de stat, directori din aparatul central al ministerului, comandanți de arme, chestori, generali sau amirali, acestora li se va destina cabina comandantului.

(4) Cabina comandantului navei nu se repartizează altor persoane, cu excepția cazurilor prevăzute la alin. 3.

Art. 152. — Cabinele care au aparatură sau tehnică specială nu se repartizează persoanelor care nu aparțin echipajului.

Art. 153. — (1) Echipajul navei va fi repartizat pe cabine și cazărmi în așa fel încât să fie cât mai aproape de posturile pe care le deservește.

(2) În timpul staționării în port, echipajele navelor ce nu au posibilități de cazare la bord se vor caza la nave bază sau pontoane.

Art. 154. — Pentru fiecare încăpere de locuit se numește prin dispoziție zilnică/ordin de zi un responsabil care ia în primire inventarul și răspunde de ordinea și curățenia din compartiment.

Art. 155. — În încăperile de locuit este interzisă păstrarea alimentelor și a ambalajelor.

Art. 156. — Careurile sunt încăperi destinate membrilor echipajului pentru adunări, convocări de pregătire și servire a mesei. Alte activități care se pot desfășura în careuri se stabilesc de comandantul navei.

#### 4.1. Reguli de folosire a cabinelor, careurilor, saloanelor și cazărmiilor

Art. 157. — Persoanelor cărora li s-au repartizat cabine pentru locuit le este interzis:

- a) să ocupe altă cabină decât cea repartizată, fără aprobarea ofițerului secund;
- b) să își schimbe încuietorea de la ușă fără a asigura dublura cheii la tabloul de chei de la ofițerul de gardă;
- c) să servească masa în cabină, în afara cazului când este bolnav și nu se poate deplasa la careu;
- d) să desfășoare alte activități decât cele pentru care este destinată cabina;
- e) să facă modificări în starea de fixație.

Art. 158. — (1) Pe timpul în care în cabină se află una sau mai multe persoane este interzisă încuierea acesteia, atât ziua, cât și noaptea. Amararea obiectelor din fiecare cabină revine celor care o locuiesc.

(2) În timpul marșului, al antrenamentelor, inspecțiilor și revistelor la bord, cabinile de locuit nu se încuie. Au dreptul de a intra în cabine, pe timpul desfășurării acestor activități, numai membrii echipajului repartizați conform rolului și persoanele care execută controlul sau inspecția.

Art. 159. — La plecarea din cabină, persoana care locuiește în aceasta trebuie să stingă lumina și să scoată de sub tensiune aparatele electrice de încălzit. Este interzis să se încuie cabina dacă hublourile nu sunt închise.

Art. 160. — (1) Cheile de la cabine se păstrează la persoanele care le ocupă, cu obligația ca la plecarea de la bord să le predea ofițerului secund (șeful de cart). Dublurile acestor chei se păstrează la șeful de echipaj.

(2) Deschiderea cabinei în lipsa aceluia care o ocupă se face numai cu aprobarea ofițerului secund sau a șefului de cart.

Art. 161. — Curățenia în cabine, careuri, saloane și cazarmă este executată de membrii echipajului numiți prin rol; aceștia poartă răspunderea pentru stingerea luminilor, oprirea difuzoarelor, scoaterea de sub tensiune a aparatelor electrice, închiderea hublourilor, precum și amararea obiectelor.

Art. 162. — În încăperi, tablourile, inventarele și instrucțiunile se afișează în rame bine fixate și numai în locurile stabilite.

Art. 163. — Pe timpul alarmelor, în încăperile de locuit rămân numai membrii echipajului prevăzuți prin roluri și cei scutiți medical.

#### 4.2. Cazarea echipajului la nava bază (pontoane)

Art. 164. — Planul de repartizare a încăperilor pentru echipajele navelor care vor fi cazate la nava bază se întocmește de adjunctul șefului structurii de nave și se aprobă de șeful structurii.

Art. 165. — Pentru echipajele cazate la nava bază se repartizează încăperi corespunzătoare pentru locuit, desfășurarea programului și pentru magazii de materiale.

Art. 166. — Echipajele cazate pe nava bază nu sunt cuprinse în rolurile acesteia. Folosirea echipajelor pentru întreținerea navei bază se poate face numai cu aprobarea adjunctului șefului structurii de nave și numai în cazul în care aceste activități nu afectează pregătirea pentru misiune. Echipajele întrețin numai compartimentele pe care le utilizează (cazărmi, săli cu mese, spălătoare, closete etc.).

Art. 167. — Modul de acțiune al echipajelor cazate la nava bază în caz de incendiu, avarii sau accidente se stabilește prin instrucțiunile întocmite de șeful componentei de specialitate electromecanică și se aprobă de șeful structurii care are în dotare nava.

#### 5. Încălzirea compartimentelor navei

Art. 168. — (1) Încălzirea compartimentelor începe când temperatura în încăperile de locuit a ajuns sub +18°C, iar pe culoare și în dependențe, sub +12°C.

(2) În compartimentele navei cu tehnică și aparatură temperatura nu trebuie să coboare sub +10°C, ea trebuind să fie menținută, pe cât posibil, constantă.

(3) Până la începerea perioadei de răcire a vremii, instalația de încălzire a navei trebuie verificată, asigurându-se funcționarea acesteia.

(4) La bordul navei este interzisă folosirea altor surse de încălzire care nu sunt prevăzute în dotarea navei.

#### 6. Ventilația compartimentelor navei

Art. 169. — (1) La navă trebuie să se urmărească permanent starea aerului din compartimente și să se execute ventilația conform programului întocmit de ofițerul secund, șeful componentei de specialitate electromecanică și aprobat de comandantul navei.

(2) Toate compartimentele de locuit, de lucru, magazinele și bucătăriile trebuie să aibă asigurată o bună ventilație naturală sau mixtă.

(3) Deschiderea în exterior a ventilației naturale trebuie să fie prevăzută cu un sistem de obturare care să se poată manevra atât din interior, cât și din exterior.

#### 7. Iluminatul la bordul navei

Art. 170. — (1) Pe timp de noapte, când nava se află acostată, la bord trebuie să fie iluminate: punțile, schela (scara) de acces la bord, trecerile și locurile înguste sau periculoase, tambuchiurile și posturile de manevră.

(2) În timpul marșului sau staționării la ancoră, în exterior vor funcționa numai luminile stabilite prin R.I.P.A.M. sau R.N.D. În cazuri bine justificate din punct de vedere operativ nava poate naviga sau staționa fără lumini, dar acest lucru nu absolvă comandantul navei de răspundere în cazul producerii unui incident datorat acestui fapt.

(3) Cabinele, saloanele, careurile și cazarmile aflate deasupra liniei de plutire vor fi asigurate cu iluminatul natural și artificial. Scările și culoarele interioare, compartimentele importante pentru vitalitatea navei și locurile cu pericol de accidente vor fi permanent iluminate. Se interzice folosirea mijloacelor de iluminat improvizate.

#### 8. Fumatul la bord

Art. 171. — Fumatul pe navă este permis numai în locurile fixate prin dispoziție/ordin de zi, atât în staționare, cât și pe timpul marșului.

Art. 172. — Fumatul este interzis:

a) pe timpul activităților de pregătire pentru misiune;

b) pe timpul inspecțiilor, vizitelor, controalelor, lucrărilor și manevrelor;

c) pe timpul îmbarcării muniției, combustibililor și materialelor explozive și ușor inflamabile;

d) în șalupe sau în bărcile aflate lângă navă ori la post.

#### 9. Accesul în compartimentele navei

Art. 173. — Se interzice accesul în compartimentele închise sau în alte încăperi unde se emană gaze ori se efectuează lucrări periculoase, fără aprobarea ofițerului secund. Nu se admite accesul (nici măcar temporar) în compartimentele unde se constată prezența gazelor explozive, vătămătoare sau a prafului nociv, până nu se asigură o ventilație și o primenire totală a aerului.

Art. 174. — Accesul în compartimentele sau tancurile care au fost închise etanș și au fost lipsite de aerisire mai multă vreme este permis numai după ventilarea acestora.

Art. 175. — Nu se vor introduce oameni în tancuri decât după ce acestea au fost bine degazate și când concentrația de gaze din interior nu prezintă pericol. În orice situație, în astfel de încăperi nu trebuie să intre sau să lucreze niciun om care nu a fost instruit privind normele de sănătate și securitate în muncă. Lucrătorul va avea echipamentul necesar executării acestui gen de activitate.

Art. 176. — Se interzice intrarea în încăperile unde se găsesc mecanisme deschise și armături de tubulaturi de abur sau de aer de înaltă presiune, fără aprobarea celui care răspunde de executarea lucrărilor, iar în absența acestuia, fără aprobarea ofițerului de serviciu pe navă sau a ofițerului secund. Pe ușă se va inscripționa: „INTRAREA INTERZISĂ”.

Art. 177. — Accesul în compartimentele speciale (cabine de suprastructură, turele, posturi de comandă, compartimentele-mașini, căldări etc.) este permis numai persoanelor care lucrează în aceste încăperi. Accesul altor persoane se permite, cu aprobarea comandantului, pentru controale, reparații sau vizite (sub supravegherea persoanelor care lucrează în aceste încăperi). Încăperile cu acces limitat sunt nominalizate și sunt marcate cu mențiuni speciale pe ușile de acces (exemplu: „ACCESUL PERMIS NUMAI PERSOANELOR CARE LUCREAZĂ ÎN COMPARTIMENT”).

#### 10. Păstrarea alimentelor la bord

Art. 178. — Îmbarcarea și păstrarea alimentelor la bordul navei trebuie să se facă respectând condițiile igienico-sanitare.

Art. 179. — Alimentele se păstrează în magazine (cambuze) curate, uscate, fără noxe, cu ventilație naturală și artificială, precum și în spații frigorifice.

Art. 180. — Înainte de a fi date în consum, produsele semipreparate și hrana preparată vor fi verificate de persoanele ce semnează documentul de distribuție (ofițer de cart, personal medical etc.).

Art. 181. — Se interzice păstrarea la bord a altor alimente, în afara normei; alimentele permise în colete sau cumpărate se vor consuma în ziua primirii (cumpărării) lor, după verificarea și avizarea prealabilă a consumului de către personalul medico-sanitar.

#### 11. Igiena echipajului

Art. 182. — Respectarea regulilor sanitar-igienice pe navă, pentru menținerea și promovarea sănătății, constituie o îndatorire de seamă a echipajului îmbarcat.

Art. 183. — Conducerea activităților sanitar-igienice, pentru păstrarea sănătății membrilor echipajului, revine medicului (sanitarului) navei. Indicațiile medicului (sanitarului) referitoare la menținerea și promovarea sănătății echipajului și la menținerea pe navă a unor condiții sanitar-igienice bune sunt obligatorii și trebuie respectate de către toți membrii echipajului.

Art. 184. — (1) Acordarea primului ajutor și aplicarea măsurilor sanitar-igienice și antiepidemice pe navele neîncadrate cu medici se execută de personal instruit în acest scop.

(2) Pe timpul executării unor misiuni pe mare (fluviu) de către navele care nu sunt încadrate cu personal sanitar, comandantul navei poate cere să se asigure asistență medicală pe toată durata misiunii.

(3) Dacă situația impune, ajutorul medical se acordă și în cazul când acesta este solicitat de către o navă întâlnită pe mare sau fluviu.

Art. 185. — Pentru supravegherea stării de sănătate și a dezvoltării fizice se organizează periodic controlul medical al echipajului.

Art. 186. — Echipajul va executa controlul medical de două ori pe an, unul dintre acestea fiind controlul medical complet de specialitate.

#### 12. Apa de băut la bordul navei

Art. 187. — (1) Calitatea apei de băut trebuie să fie verificată permanent, din punct de vedere bacteriologic, de către medicul structurii care are în dotare nava. Pe timpul refacerii plinurilor și al păstrării apei de băut la bordul navei se vor lua măsuri pentru prevenirea contaminării tancurilor de apă potabilă.

(2) Apa de băut se îmbarcă la navă cu un furtun destinat numai acestei operațiuni.

Art. 188. — Tancurile pentru apa de băut se verifică, se curăță, iar la nevoie se dezinfectează. Deschiderea tancurilor de apă potabilă se face numai în prezența medicului (sanitarului) navei.

Art. 189. — (1) Pompele și furtunurile destinate îmbarcării apei potabile se păstrează curate și nu se întrebunțează în alte scopuri. Capetele furtunurilor se piturează în culori diferite și au inscripții explicative „potabilă”, „de spălat”, „sărată”.

(2) Valvele de comunicare a tubulaturii apei potabile cu apa de spălat și cu apa sărată se încuie cu lacăte și se deschid numai în caz de absolută necesitate, conform dispoziției comandantului navei și cu avizul medicului.

#### 13. Scăldatul în mare (fluviu)

Art. 190. — Pe timp de vară, când temperatura apei mării (fluviului) este de minimum +18° C, când apa nu este poluată, iar marea este liniștită, comandantul navei poate aproba scăldatul echipajului, fără a afecta prin aceasta capacitatea de reacție a echipajului.

Art. 191. — Scăldatul în fluviu nu este permis în locurile care prezintă pericol (anafoare, curenți puternici, cu obiecte în derivă, zone și șenale navigabile).

Art. 192. — Pe timpul scăldatului în mare nava trebuie să fie ancorată sau în derivă, cu mașinile stopate.

Art. 193. — Înaintea începerii scăldatului, pe punte se pregătesc mijloacele de salvare (colaci, centuri și veste de salvare, bandule și cângi) și se numește personalul de observare care să arunce la nevoie aceste mijloace în apă, iar de-a lungul bordajului se instalează scări de piscă și parâme de susținere.

Art. 194. — Scăldatul echipajului este condus de ofițerul secund (comandantul navei, acolo unde nu există funcția de ofițer secund), care verifică numărul persoanelor atât la intrarea, cât și la ieșirea din apă.

#### 14. Prezentarea și salutul la bord

Art. 195. — Când se prezintă și dau raportul șefilor (superiorilor), membrii echipajului vor folosi, în funcție de situație, formulele prevăzute în regulamente.

Art. 196. — În intervalul de timp de la ridicarea și până la coborârea pavilionului, echipajul care intră sau iese de pe navă salută pavilionul navei.

Art. 197. — Când îl întâmpină pe comandantul navei, în raportul său, ofițerul de cart prezintă și evenimentele importante petrecute pe timpul absenței acestuia. În cazul în care superiorul care sosește este întâmpinat de comandantul navei, ofițerul de cart se prezintă.

#### 15. Învoiri, permisiile și concedii

Art. 198. — Învoirile, permisiile și concediile echipajului îmbarcat la bordul navelor se acordă conform reglementărilor în vigoare.

#### 16. Activități zilnice la bord

##### 16.1. Orarul zilnic

Art. 199. — Programul orar care reglementează activitățile ce se desfășoară la bordul unei nave servește drept bază pentru împărțirea judicioasă a timpului. El se întocmește la începutul fiecărui an și se aprobă de către structura din care fac parte nava și echipajul.

Art. 200. — (1) Programul orar trebuie să prevadă timp pentru desfășurarea următoarelor activități principale la bord: programul zilnic, ridicarea pavilionului navei, verificarea funcționării tehnicii, pregătirea pentru misiune, întreținerea navei, timp liber și odihnă.

(2) Când nava se află în marș, comandantul poate modifica programul orar în raport cu cerințele îndeplinirii misiunii ordonate.

(3) În situația când nava nu se află în marș, pe timpul executării serviciului ca navă de intervenție, membrii echipajului au dreptul la un timp de repaus de 4 ore în interval de 24 de ore, de regulă la ieșirea din serviciul de cart. Comandantul navei planifică timpii de repaus astfel încât să nu afecteze buna desfășurare a activităților de la bord.

Art. 201. — (1) În zilele când se execută ieșiri pe mare, la alarme, aplicații sau activități la care este necesară prezența întregului personal, programul durează neîntrerupt din momentul începerii acestor activități și până la terminarea lor sau la revenirea navei în locul de staționare.

(2) Când aceste activități se desfășoară neîntrerupt mai mult de 24 de ore, după terminarea lor se acordă personalului, prin rotație, timp liber pentru odihnă, conform legislației și reglementărilor în vigoare.

##### 16.2. Anunțarea orei și carturilor pe navă

Art. 202. — Pe toate navele dotate cu clopot și aflate în poziția „armate”, ora și carturile se anunță prin baterea clopotului, astfel:

- prima oră de la începerea cartului — o bătaie dublă;
- a doua oră a cartului — două bătăi duble;
- în continuare, pentru fiecare oră de cart se adaugă câte o bătaie dublă;
- la fiecare jumătate de oră se execută în plus o bătaie simplă de clopot la numărul de bătăi duble corespunzător orei fixe.

## CAPITOLUL VI

### Ambarcațiunile navei și mijloacele de salvare de la bord

#### 1. Ambarcațiunile navei

Art. 203. — Totalitatea bărcilor și șalupelor din dotarea unei nave constituie ambarcațiunile acesteia. Bărcile și șalupele sunt în gestiunea șefului de echipaj.

Art. 204. — Personalul unei bărci cu rame trebuie să fie următorul: un șef de barcă, un număr de marinari în funcție de numărul locurilor pentru tras la rame și un marinar la prova pentru observare, semnalizare și mânuirea cângii.

Art. 205. — Personalul unei șalupe (bărci cu motor) trebuie să fie următorul: un șef de șalupă care îndeplinește și funcția de timonier, un electromecanic și câte un marinar semnalizator în prova și la pupa șalupei (când este necesar).

Art. 206. — Șefii de ambarcațiuni se numesc din rândul membrilor echipajului de la bord. Admiterea la conducerea ambarcațiunilor se face pe bază de examen și se comunică prin ordin de zi/dispoziție zilnică.

Art. 207. — La prova ambarcațiunilor, în ambele borduri, se înscriu pe bordaj numărul sau numele navei de care aparțin și numărul ambarcațiunii respective.

Art. 208. — Plecarea ambarcațiunilor de la bord este permisă numai cu aprobarea comandantului navei sau a ofițerului secund, iar în lipsa acestora, cu aprobarea ofițerului de serviciu (cart) pe navă.

Art. 209. — Fiecărei ambarcațiuni i se stabilește prin datele de construcție capacitatea de încărcare cu personal sau materiale, pentru vreme bună și vreme rea. Datele referitoare la capacitatea de încărcare a ambarcațiunilor se înscriu pe comanda de navigație la șalupe și pe oglinda bărcii; ele trebuie să fie cunoscute și respectate cu strictețe de către șefii de ambarcațiuni.

Art. 210. — La plecarea de la bord a unei ambarcațiuni, ofițerul de cart verifică dacă:

- a) personalul care formează echipajul ambarcațiunii este complet;
- b) este respectată capacitatea de încărcare stabilită,
- c) plinurile de apă, alimente și combustibil sunt asigurate;
- d) instalația de lumini de la șalupe funcționează normal;
- e) mijloacele de navigație, semnalizare, vitalitate, salvare și materialele de inventar sunt complete și dispuse la locul lor.

Art. 211. — Șeful ambarcațiunii răspunde de ordinea interioară, de materialele din inventarul ambarcațiunii, de ambarcarea tuturor obiectelor și de siguranța navigației. Personalul ambarcațiunii se subordonează șefului acesteia, care este obligat ca la înapoierea din misiune să informeze persoana care are în primire ambarcațiunile despre starea tehnică și defecțiunile constatate și să o predea cu inventarul complet, în ordine și curată.

Art. 212. — (1) Pe timpul conducerii, șeful ambarcațiunii trebuie să respecte cu strictețe regulile de prevenire a abordajelor, regulile serviciului de radă, precum și uzul portului.

(2) Pe timp de noapte, toate ambarcațiunile sunt obligate să poarte luminile prevăzute de R.I.P.A.M., iar la fluviu, pe cele prevăzute de R.N.D.

(3) În toate ocaziile, oricare ar fi poziția lor față de o navă, ambarcațiunile sunt obligate să nu împiedice manevra acesteia.

(4) Șefii de ambarcațiuni sunt obligați să acorde tot ajutorul posibil ambarcațiunilor naufragiate și celor în pericol de a se scufunda, cu respectarea strictă a normelor de încărcare.

Art. 213. — La ocolirea unei nave care staționează la ancoră, ambarcațiunile care ocolesc în sens contrar acelor de ceasornic aleg un astfel de drum și o asemenea distanță față de nava ancorată, încât ambarcațiunile întâlnite, care ocolesc nava în sensul acelor ceasornicului, să poată trece în voie printre ambarcațiunea proprie și navă, adică ambarcațiunile să se evite una pe cealaltă prin bordul babord.

Art. 214. — Ambarcațiunile trimise la o navă nu trebuie să staționeze la scară. De regulă ele rămân la larg, cu excepția cazului în care li se permite să acosteze, să se lege la tangon sau la pupa navei, iar în barcă se lasă cel puțin un marinar, asigurat cu centură de salvare, care să asigure ambarcațiunea și să salute navele, șalupele sau bărcile care trec prin apropiere.

Art. 215. — Ambarcațiunea trimisă la mal și care este nevoită să aștepte ancorează în apropierea malului, la adâncimea favorabilă staționării în siguranță. În caz că este surprinsă de timp nefavorabil, șeful ambarcațiunii ia măsuri care să pună în siguranță ambarcațiunea.

Art. 216. — Ambarcațiunile se leagă la tangon sau la pupa navei cu barbete în dublin. Pe vreme rea, legăturile ambarcațiunilor vor fi lăsate lungi. Când sunt mai multe ambarcațiuni pe apă și există pericol de a se lovi între ele, apărătorile se scot în afara bordajului.

Art. 217. — Se interzice ridicarea ambarcațiunilor având în ele personal sau alte persoane. În ambarcațiunile remorcate poate rămâne numai un singur marinar la cârmă, care trebuie să poarte centura de salvare. Pe timpul remorcării, ambarcațiunile se supraveghează de la nava care remorchează, de către personalul de serviciu numit în acest scop.

Art. 218. — Când sunt legate la tangon sau la pupa navei și atunci când se pregătesc pentru ridicarea la grui, bărcile vor avea cârmele scoase. Când nava se pregătește pentru ieșirea pe mare sau fluviu, șeful de echipaj verifică fixarea ambarcațiunilor la grui sau pe cavaleți și ia măsuri pentru lăsarea lor la apă în cel mai scurt timp.

Art. 219. — Cheile de contact ale șalupelor și bărcilor cu motor, când acestea se află la bord, se păstrează la ofițerul de serviciu (cart) pe navă.

## 2. Mijloacele de salvare de la bordul navei

Art. 220. — Mijloacele de salvare de la bordul unei nave sunt constituite din mijloace de salvare individuale (colaci, veste și centuri de salvare) și mijloace de salvare colective (bărci și plute de salvare).

Art. 221. — (1) Mijloacele de salvare individuale se marchează și se dau în primire de către șeful de echipaj fiecărei persoane îmbarcate la bord, inclusiv celor îmbarcate temporar. Acestea se păstrează permanent la posturile de misiune, respectiv la cabine (cazărmi).

(2) Locurile unde se instalează la bord mijloacele de salvare sunt stabilite prin construcția navei sau de comandantul navei.

(3) Marcarea mijloacelor de salvare individuale și colective se face conform prevederilor regulilor internaționale privind protecția vieții umane pe mare.

Art. 222. — (1) În marș și în staționare la ancoră, ambarcațiunile de salvare se mențin la grui (pe cavaleți), cu cârmele la post, fără capot și cu dopurile înșurubate. Ele se leagă cu barbete sau cu un braț fals spre prova navei, astfel ca în momentul lansării la apă să își păstreze direcția paralelă cu axul longitudinal al navei.

(2) În ambarcațiunile de salvare vor exista în permanență centuri de salvare pentru numărul de persoane stabilit, materiale de navigație și de semnalizare.

(3) În caz de urgență, mijloacele de salvare trebuie să fie disponibile imediat. Se interzice păstrarea mijloacelor de salvare individuale și a inventarului bărcilor de salvare în dulapuri sau compartimente încuiate.

Art. 223. — Fiecare persoană îmbarcată la bord este obligată să își însușească modul de folosire a mijloacelor de salvare date în dotare și răspunde de starea de întreținere și de existența accesoriilor acestora. Mijloacele de salvare nu se folosesc în alte scopuri decât cele pentru care au fost destinate.

Art. 224. — Mijloacele de salvare colective trebuie să poată fi lansate la apă imediat și în mod sigur și să dea posibilitatea îmbarcării rapide și în deplină ordine și siguranță a echipajului. Inventarul bărcii de salvare va fi astfel aranjat și amarat încât acesta să fie în siguranță și să nu împiedice îmbarcarea oamenilor sau manevra palancurilor bărcii.

Art. 225. — (1) Prin grija ofițerului secund, verificarea și reviziile tuturor mijloacelor de salvare de la bord vor fi efectuate



de organele autorizate, la termenele specificate în cartea tehnică a acestora.

(2) Trimestrial, fiecare barcă de salvare va fi lansată la apă, nava aflându-se în staționare în port sau la ancoră.

(3) Exercițiile și lansările la apă ale mijloacelor de salvare colective, verificările, reviziile, reparațiile și constatările făcute se înscriu în jurnalul de bord.

Art. 226. — Prin rolurile navei, pentru fiecare barcă sau plută de salvare se numește un șef, de regulă un ofițer de punte și un înlocuitor al acestuia.

Art. 227. — Membrii echipajului, numiți șefi de mijloace de salvare colective, trebuie să fie instruiți în manevra acestora și în cunoașterea regulilor de supraviețuire pe mare; ei se asigură că toți oamenii repartizați pe barca sau pluta de salvare respectivă cunosc îndatoririle ce le revin.

Art. 228. — Dacă pe navă există personal îmbarcat temporar, acesta se repartizează pe mijloacele de salvare colective, iar când acestea sunt insuficiente, comandantul navei va cere suplimentarea cu mijloacele de salvare necesare.

Art. 229. — Mijloacele de salvare colective se dau în primire șefului de echipaj care răspunde de întreținerea lor, de menținerea inventarului în bună stare și gata de a fi folosit în orice moment al marșului (misiunii). Șeful de echipaj propune ofițerului secund bărcile și plutele care trebuie verificate.

Art. 230. — Cu aprobarea comandantului navei, ofițerul secund va executa exerciții cu întregul echipaj, ziua și noaptea, pentru a verifica capacitatea de reacție a acestuia, nivelul cunoștințelor și al deprinderilor, potrivit rolurilor navei.

## CAPITOLUL VII Staționarea navei

Art. 231. — (1) Staționarea navei la cheu se face în portul de bazare permanentă și ocazional în alte porturi sau locuri special amenajate. Acolo unde staționarea este permanentă, fiecare navă are repartizat locul ei de acostare. De regulă, locul de acostare trebuie să asigure alimentarea cu energie electrică și apă, precum și, unde este cazul, posibilitatea cuplării la rețeaua telefonică.

(2) Pe timpul staționării în portul de bazare permanentă, nava trebuie să fie acostată numai în locul stabilit.

Art. 232. — Legarea navei se face la instalațiile portuare destinate acestui scop. Este interzisă legarea navei de instalațiile care au alte destinații.

Art. 233. — Dacă pe timpul staționării la cheu, ancoră sau geamandură se primește ordin de schimbare a locului de staționare, iar comandantul nu este la bord, manevra poate fi executată de comandantul (ofițerul) secund, numai dacă acesta a fost autorizat de către comandant prin înscris în jurnalul de bord.

Art. 234. — (1) În caz de sinistru, calamitate, de pericol sau de interes general, în raza portului, în apele portuare sau în radă, echipajul navei este obligat să intervină, respectând prevederile instrucțiunilor întocmite pentru aceste situații și ordinele eşaloanelor superioare.

(2) În situații de forță majoră, când se impune salvarea navei, iar la bord nu se află ofițerul secund, ofițerul de cart poate conduce manevra de plecare din dană, cu aprobarea ofițerului de serviciu al structurii respective.

Art. 235. — Pe timpul staționării în port, aspectul exterior și interior al navei trebuie să corespundă cerințelor practicii marinărești:

a) bordajul, suprastructurile, punțile, culoarele interioare, compartimentele și santinele navei trebuie să fie curate și bine întreținute;

b) linia de plutire, scările de pescaj, numele și numărul de bordaj să fie înscrise pe corpul navei în mod vizibil și să fie menținute curate;

c) legăturile navei la mal să fie rezistente, suficient de elastice și bine întreținute; parâmele de pe punte și alte materiale de legare să fie aranjate în ordine; instalațiile de ancorare și de manevră să fie în stare de funcționare pentru a putea fi folosite la nevoie;

d) scările și schelele de acces la bord să fie rezistente, prevăzute cu balustrade, plase de siguranță și să fie iluminate pe timpul nopții; lângă schelă (scară) să se găsească materiale de salvare (colaci, bandule, brațe false, cângi); scara (schela) să fie permanent curată și bine întreținută; în timpul iernii, zăpada și gheața vor fi îndepărtate de pe scara (schela) de acces la bord, pentru prevenirea accidentelor.

Art. 236. — Pe timpul staționării navei în port, echipajul va respecta regulile și ordinea portuară. În port sunt interzise următoarele activități:

a) degazarea, spălarea tancurilor și evacuarea de hidrocarburi în alte locuri decât cele stabilite;

b) evacuarea de la bord a resturilor menajere, a deșeurilor și apelor uzate, în alte condiții și locuri decât cele stabilite;

c) arderea deșeurilor și a reziduurilor de orice natură pe dană sau în alte locuri decât cele stabilite și fără supraveghere;

d) aruncarea cârpelor îmbibate cu produse petroliere pe puntea navei sau pe cheu, precum și spălarea cu benzină a hainelor sau altor obiecte;

e) fumatul pe timpul îmbarcării, debarcării sau transportului de combustibil, materiale explozive sau incendiare;

f) scăldatul în bazinul portuar.

Art. 237. — (1) Locul de staționare a navei la ancoră trebuie ales în funcție de scopul și durata staționării, în așa fel încât să fie adăpostit, să aibă adâncimi corespunzătoare, iar natura fundului să fie favorabilă ancorării.

(2) Locul respectiv nu trebuie să împiedice intrarea sau ieșirea altor nave în (din) port sau să incomodeze staționarea navelor aflate la ancoră în aceeași radă.

(3) Este interzisă staționarea navei la ancoră în zonele de separare a traficului de navigație.

Art. 238. — (1) În timpul staționării la ancoră, aparatele electrice de navigație, mijloacele tehnice de observare și semnalizare, precum și instalațiile de ancorare, manevră și guvernare ale navei vor fi permanent în stare de funcționare. Instalația de propulsie va fi pregătită pentru punerea în funcțiune în timpul stabilit de comandant.

(2) În limitele stării de pregătire pentru marș fixate, în timpul staționării navei la ancoră se pot admite verificarea și întreținerea instalațiilor, precum și executarea unor mici reparații.

(3) Mijloacele de salvare, de vitalitate și de stingere a incendiilor trebuie să fie permanent pregătite pentru a putea fi folosite atât pentru nevoile navei proprii, cât și pentru acordarea ajutorului altor nave.

Art. 239. — În timpul staționării navei la ancoră în rada unui port străin, echipajul va respecta regulile stabilite pentru rada portului în care staționează.

Art. 240. — La fluviu, nava poate staționa: în portul de bazare permanentă, la cheu amenajat, la un cheu neamenajat, la ancoră, cu prova în mal sau lângă altă navă.

Art. 241. — Locul de staționare al navei la fluviu trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să nu stânjenească manevra sau marșul altor nave;

b) să aibă adâncimi corespunzătoare, ținând cont și de variația cotei în locul respectiv;

c) să nu mascheze semnalele de navigație;

d) să nu fie în șenalul navigabil;

e) să respecte, pe cât posibil, locurile recomandate pentru staționare;

f) să nu fie în sectoare de treceri grele;

g) să fie protejat împotriva gheții și valurilor;

h) să nu fie, pe cât posibil, în sectoare cu anafoare sau contracurenți puternici.

Art. 242. — Se interzice staționarea navei:

- a) sub cablurile de înaltă tensiune;
- b) sub poduri;
- c) la intrarea (ieșirea) în (din) bazine, canale navigabile;
- d) în sectoarele de trecere bacuri;
- e) în aval de locurile unde s-a format un zăpor;
- f) lângă o navă care transportă materiale periculoase (incendiare, explozive, toxice, radioactive) sau care este în carantină;
- g) în sectorul fluvial al altui stat riveran, fără avizul organelor competente;

h) în locurile care, prin natura fundului sau a malurilor, pot produce găuri de apă, avarii la cârme și elice.

Art. 243. — Pe timpul staționării în bazine de iernat sau în sectoare cu gheață, la navă se iau următoarele măsuri:

- a) se îndepărtează gheața (zăpada) de pe navă;
- b) în jurul navei se creează și se menține un culoar fără gheață, de minimum 30 cm;
- c) pe punte se întind „țin-te bine”;
- d) se interzice legarea de corp a sculelor sau instrumentelor cu care se sparge gheața în jurul navei;
- e) se interzice lucrul pe gheață, neasigurat;
- f) se interzice deversarea pe gheață sau în apa din jurul navei a materialelor inflamabile;
- g) se interzice executarea de exerciții de stins incendiul cu folosirea materialelor de imitare;
- h) se ridică la post ambarcațiunile;
- i) pe timpul scurgerii sloiurilor de gheață, legăturile cu malul se dublează, iar nava trebuie să fie gata de marș;
- j) în cazul formării unui zăpor în amonte de navă, care pune în pericol siguranța staționării, nava își va schimba locul de staționare. Când acest lucru nu este posibil din cauza gheții, nava trebuie să fie gata de marș imediat, având la bord două treimi din echipaj și toate mijloacele de vitalitate gata de acțiune;
- k) se urmărește ca lanțurile ancorelor să nu fie blocate de gheață;
- l) se mențin gata de acțiune toate mijloacele de vitalitate.

## CAPITOLUL VIII

### Marșul navei

#### 1. Pregătirea navei pentru marș și misiune

Art. 244. — Navele aparținând Ministerului Administrației și Internelor desfășoară misiuni specifice, în baza Planului de acțiune zilnică stabilit la nivelul structurii care are în dotare navele și a dispozițiilor/ordinelor de misiune sau la intervenție.

Art. 245. — După primirea dispoziției/ordinului de misiune, comandantii de nave înscriu în jurnalul de bord prevederile acestuia.

Art. 246. — După primirea și însușirea dispoziției/ordinului, comandantul aduce la cunoștința membrilor echipajului principalele prevederi ale acestuia, în părțile ce-i privesc, și ordonă măsuri preliminare de pregătire.

Art. 247. — Înainte de plecarea navei se verifică modul în care s-a realizat pregătirea acesteia pentru marș, starea tehnică de funcționare a instalației de propulsie, armamentului, aparaturii și instalațiilor, existența și starea materialelor de vitalitate, stins incendiul și salvare. Verificarea se poate executa și printr-un exercițiu de pregătire a navei pentru marș și misiune sau specific misiunii primite (în funcție de timpul avut la dispoziție).

Art. 248. — Pregătirea marșului începe cu documentarea de navigație care se execută de comandantul navei, comandantul secund și ofițerul secund împreună cu șeful componentei de specialitate navigație și constă în studiul zonelor de navigație, însușirea particularităților geografice și hidrometeorologice,

identificarea pericolelor de navigație, trasarea preliminară a marșului ținându-se cont de drumurile recomandate, alegerea hărților și a documentelor nautice pentru marș.

Art. 249. — Înainte de plecarea navei din port, ofițerul secund verifică prezența echipajului și a persoanelor îmbarcate temporar.

Art. 250. — Stările de pregătire pentru marș ale unei nave pot fi:

- a) starea de pregătire pentru marș nr. 1 (gata imediat pentru virarea ancorei, plecarea de la geamandură sau de la cheu);
- b) starea de pregătire pentru marș nr. 2 (gata de marș într-un timp stabilit prin instrucțiuni, în funcție de clasa și tipul navei).

Art. 251. — Despre terminarea operațiunilor de pregătire a navei pentru marș și misiune, șefii componentelor de specialitate raportează, la postul principal de comandă, ofițerului secund, iar acesta comandantului navei.

Art. 252. — (1) Înainte de începerea virării ancorei (dezlegarea de la geamandură, plecarea de la cheu), la ordinul comandantului navei, secundul transmite semnalul: „La posturile de manevră.”, iar echipajul își ocupă locurile conform rolului de manevră.

(2) În cadrul acestei activități se face gata de virat ancora, se reduc legăturile, se întrerupe legătura telefonică cu malul și pe timp de noapte se aprind luminile de manevră.

Art. 253. — Pentru întreaga durată a marșului, serviciul de cart, precum și activitățile ce se desfășoară la bord se planifică de ofițerul secund și se aprobă de comandantul navei, apoi sunt aduse la cunoștința membrilor echipajului în părțile ce îi privesc. Pe timpul marșului, ofițerul secund raportează comandantului navei despre îndeplinirea activităților prevăzute.

#### 2. Ieșirea (intrarea) navei din (în) port. Plecarea de la ancoră

Art. 254. — (1) Manevra de plecare (acostare) a navei cheu, geamandură sau ancoră se execută sub comanda directă a comandantului.

(2) Pe timpul manevrei de ieșire (intrare) a navei din (în) port, echipajul se află la posturile de manevră.

(3) Pentru evitarea unor situații neprevăzute se menține o ancoră „în gardă” gata de fundarisit, care se pune la post după ieșirea navei din port (radă) sau după acostare.

Art. 255. — Manevra trebuie astfel executată încât să nu stânjenească manevra altor nave care intră sau ies din port. Pentru marcarea intențiilor de manevră și a acțiunilor navei proprii, în scopul evitării abordajelor, se vor transmite din timp semnale regulamentare.

Art. 256. — (1) Navele, la manevra de plecare de la cheu (de acostare), pot fi asistate de remorhere sau șalupe de remorcaj. Folosirea remorcherelor trebuie considerată ca o măsură de siguranță pentru nava proprie și pentru navele vecine.

(2) Sunt interzise concursurile între nave privind rapiditatea executării manevrelor de orice fel.

Art. 257. — (1) Manevra de ieșire din port începe în momentul când nava a terminat manevra de plecare de la cheu sau ancoră și durează până în momentul în care, navigând pe drumul recomandat (pasa de ieșire), are la travers geamandura ce marchează extremitatea de larg a digului.

(2) Manevra de intrare începe în momentul când nava s-a înscris pe drumul recomandat (pasa de acces) pentru intrarea în port, având la travers geamandura ce marchează extremitatea de larg a digului, și se termină în momentul începerii manevrei de acostare a navei la cheu sau a manevrei de ancorare.

(3) Navigația pe timpul apropierii de punctul de începere a manevrei în port se va executa cu precizie, folosind toate mijloacele de semnalizare maritimă și reperele de navigație din zonă, mijloacele radiotehnice și oricare alte mijloace și informații posibile.

Art. 258. — La terminarea manevrei de acostare se pun mecanismele în stare de repaus, iar la ordinul comandantului

se trece de la serviciul de cart la serviciul de zi în staționare; ora respectivă se menționează în jurnalul de bord.

Art. 259. — Pe timpul intrării (ieșirii) în (din) port, comandantul navei are următoarele obligații:

a) să execute manevra navei ținând cont de situația hidrometeorologică din zonă și de influența acesteia asupra manevrabilității navei;

b) să manevreze în permanență cu viteză de siguranță suficientă pentru ca nava să asculte de cârmă;

c) să evite, pe cât posibil, întâlnirea sau depășirea altei nave între farurile de intrare (ieșire) în (din) port; dacă se impune depășirea altei nave, manevra se va executa luându-se toate măsurile de siguranță și fără a stânjeni manevra navei depășite;

d) pe timp de vizibilitate redusă să micșoreze viteza sau chiar să stopeze, iar la nevoie, dacă locul permite, să ancoreze pe cât posibil în afara șenalului navigabil;

e) să urmărească continuu indicațiile sondei ultrason; iar atunci când consideră necesar să ordone măsurarea adâncimii și cu sonda de mână;

f) să respecte cu strictețe sistemul de balizaj și oricare modificare a acestuia constatată pe timpul manevrei, să o consemneze în jurnalul de bord;

g) să folosească toate mijloacele de observare de la bord pentru descoperirea pericolelor de navigație;

h) să urmărească continuu și să cunoască poziția navei față de mal (diguri);

i) să ordone darea tuturor semnalelor vizuale și acustice conform R.I.P.A.M. (R.N.D.);

j) să aibă în permanență cel puțin o stație de radiolocație în funcțiune, indiferent de vizibilitate;

k) să urmărească manevra altor nave care intră sau ies din port și să ia măsuri pentru evitarea coliziunii;

l) să ordone ca pe timpul manevrei, echipajul de pe punte să poarte vestele de salvare;

m) înainte de începerea manevrei, să verifice funcționarea mijloacelor de semnalizare acustică și luminoasă și să pregătească pentru folosire imediată instalația de guvernare de rezervă;

n) pe timpul manevrei de intrare, să acorde prioritate navelor care ies din port, cu excepția cazurilor de forță majoră (nava în pericol, accidente la bord);

o) să raporteze imediat orice accident de navigație, luând măsuri pentru remedierea avariei și pentru salvarea navei;

p) să acorde ajutor altor nave în cazul creării unor situații deosebite, la solicitarea acestora;

r) pe timpul manevrei, să ordone punerea în funcțiune numai a aparatului și instalațiilor necesare pentru manevră, conform rolurilor;

s) să respecte întocmai regulile locale specifice de navigație în porturi;

ș) să urmărească înscrierea în jurnalul de bord a tuturor ordinelor și comenzilor pe care le dă, precum și a evenimentelor deosebite;

t) să ordone indicarea numirii și transmiterea semnalelor de recunoaștere când nava ajunge în raza de vizibilitate a postului de observare radă;

ț) dacă nu se permite intrarea navei în port, să execute manevra pentru ancorarea navei în raioanele stabilite.

Art. 260. — Intrarea sau ieșirea navelor în (din) porturile altor state, precum și trecerea prin zone cu pilotaj obligatoriu se execută numai cu pilot.

Art. 261. — Pentru primirea pilotului la bord se iau următoarele măsuri:

a) se ridică pavilionul „G” („Am nevoie de pilot”) din Codul internațional de semnale;

b) se pregătește cabina pentru pilot în apropierea comenzii de navigație;

c) se pregătește și se asigură scara de pilot;

d) la sosirea pilotului, după ce i se controlează documentele de pilotaj, acesta este condus în comanda navigației și se schimbă pavilionul „G” cu „H” („Am pilot la bord”) din Codul internațional de semnale;

e) sosirea pilotului la bord se consemnează în jurnalul de bord;

f) comandantul și pilotul vor schimba reciproc informații referitoare la condițiile locale, caracteristicile de manevră a navei și modul de executare a manevrei.

Art. 262. — (1) Pe timpul cât se află la bord, pilotul nu îl înlocuiește pe comandant la comanda navei, ci doar îl asistă la manevră.

(2) Comandantul continuă să aibă toate obligațiile și atribuțiile privind conducerea navei în siguranță, precum și răspunderea pentru orice daune rezultate din manevra navei sale.

### 3. Marșul navei

Art. 263. — Marșul constituie deplasarea unei nave sub acțiunea mijloacelor de propulsie și guvernare. Nava stopată (în derivă) se consideră în marș și trebuie să respecte toate regulile de navigație și prevenirea abordajelor.

Art. 264. — Orice navă poate executa navigație izolată sau în formație. Când se navighează în formație, elementele de mișcare (drumul și viteza) se stabilesc de nava comandant, celorlalte nave revenindu-le obligația să respecte comenzile navei comandant.

Art. 265. — Deplasarea navei se face pe drumul și cu viteza stabilite de comandant. Nimeni nu are dreptul să schimbe drumul și viteza navei fără aprobarea comandantului, cu o singură excepție: când situația de navigație impune, iar comandantul nu se află în postul de comandă. Pentru evitarea abordajelor, a eșuărilor sau a altor pericole, ofițerul de cart manevrează nava din timp, hotărât și în conformitate cu practica marinărească, schimbând drumul și viteza în mod corespunzător. După trecerea sau evitarea pericolului, revine la drumul și viteza inițială, raportând comandantului despre manevra executată.

Art. 266. — La pregătirea preliminară a marșului, comandantul navei are următoarele obligații:

a) să studieze documentele nautice (hărți, cartea pilot, cartea farurilor și radiofarurilor, avizele pentru navigatori, reglementările în vigoare existente în porturi etc.) pentru a se informa asupra condițiilor specifice din zonă, în special a pericolelor de navigație;

b) să pregătească membrii echipajului care au atribuții privind siguranța manevrei, asupra cunoașterii ieșirii/(intrării) din (în) porturile de staționare și sistemului de semnalizare al acestora;

c) să verifice actualizarea hărților și planurilor porturilor, pe baza avizelor pentru navigatori emise până la data ieșirii și marcarea pozițiilor geografice ale stațiilor de radiolocație și ale posturilor de observare radiotehnică;

d) să cunoască situația de semnalizare maritimă conform ultimului aviz pentru navigatori;

e) să controleze starea mijloacelor de salvare individuale și colective și gradul de pregătire a echipajului pentru folosirea lor;

f) să conducă verificarea funcționării tehnicii și aparatului de la bord;

g) să revadă situația cu datele evolutive ale navei (diametrul de girație, inerția, gamele de viteze în funcție de numărul de rotații etc.) și situația compensării și etalonării aparatului de navigație, a stațiilor de radiolocație;

h) să se informeze asupra condițiilor hidrometeorologice din zona porturilor în care urmează să intre.

Art. 267. — În timpul marșului, la bord se execută serviciul de cart. Personalul care nu este inclus în serviciul de cart execută programul ordonat.

Art. 268. — Pe tot timpul marșului, indiferent de zona sau raionul de navigație, comandantul navei și ofițerul de cart trebuie să respecte prevederile R.I.P.A.M. sau ale R.N.D., precum și dispozițiile de separare a traficului maritim cu ocazia intrării, trecerii sau ieșirii din zonele de separare a traficului.

Art. 269. — În marș, comandantul navei se va afla obligatoriu la postul său, pe puntea de comandă, și va prelua în mod efectiv responsabilitatea conducerii în siguranță a navigației în următoarele situații:

a) în timpul executării manevrelor cu nava [ancorare și plecare de la ancoră; intrare și ieșire în/din port, pasă, canal, bazin, ecluză, doc; acostare și plecare de la cheu; legare și plecare la (de la) geamandură; ridicare și coborâre de pe doc sau cală];

b) la trecerea prin strâmtori, canale, zone înguste sau cu adâncimi mici ori necunoscute, în zone cu trafic intens sau cu pericole de navigație;

c) pe timp de vizibilitate redusă și pe vreme rea;

d) atunci când este solicitat de ofițerul de cart pe comandă. Cu excepția acestor situații, în marș, comandantul navei poate pleca temporar de pe comandă, lăsându-l ca înlocuitor pe ofițerul de cart, care va conduce nava și va răspunde de siguranța acesteia.

Art. 270. — Când nava desfășoară activități de pregătire pentru misiune într-un sector fluvial, frontieră comună cu alte state, navigația se va executa în apele naționale, iar când nu este posibil, navigația se va face și în apele statelor riverane numai după obținerea aprobărilor prevăzute în acordurile internaționale în vigoare.

Art. 271. — Când se navighează pe canale, pe fluviu sau în porturi, viteza navei trebuie adaptată spre a nu produce avarii instalațiilor sau construcțiilor de la mal, ambarcațiunilor și navelor legate sau în marș.

Art. 272. — La nava care se află în marș pe mare sau pe fluviu se organizează, sub conducerea șefului componentei de specialitate navigație, urmărirea situației hidrometeorologice și, în funcție de datele de observare proprii și de previziuni, se iau măsuri pentru siguranța navei în caz de furtună.

Art. 273. — În caz de furtună sau alte situații grele de navigație se intensifică observarea tehnică și vizuală, se reduce viteza în funcție de starea mării, se obturează și se etanșează nava; se limitează circulația pe punțile exterioare, se instalează „țin-te bine”, iar personalul care acționează pe punțile exterioare îmbracă vestele (centurile) de salvare. La inițiativa comandantului, nava poate intra la adăpostul coastei, în radă sau în port. Dacă intrarea la adăpost nu este posibilă, nava trebuie să țină la capă în alura care solicită cel mai puțin corpul navei și echipajul.

Art. 274. — Pentru siguranța navigației se verifică continuu poziția navei, cu toate mijloacele existente la bord. Comandantul este obligat să verifice și să determine personal punctul navei, făcând corecturile necesare.

Art. 275. — Pe timpul navigației în apropierea litoralului, la trecerea prin strâmtori, prin zone cu adâncimi mici sau cu pericole de navigație se iau următoarele măsuri:

a) întărirea observării vizuale;

b) micșorarea vitezei, iar la nevoie stoparea mașinilor;

c) determinarea punctului navei la intervale scurte de timp prin toate procedeele posibile;

d) măsurarea continuă a adâncimii;

e) urmărirea permanentă a poziției față de mal;

f) pregătirea ancorelor pentru fundarisit;

g) abaterea navei către larg, atunci când situația o impune;

h) verificarea închiderii hublourilor, tambuchiurilor, ușilor și porților etanșe;

i) respectarea întocmai a regulilor locale (specifice) de navigație prin zonă;

j) îmbarcarea la bord a unor persoane competente dintre localnici (navigatori sau pescari), pentru a se folosi informațiile acestora.

Art. 276. — Pentru siguranța navigației, o importanță deosebită o are cunoașterea zonelor cu curenți. În acest sens, șeful componentei de specialitate navigație calculează drumurile la compas din oră în oră, pe baza indicațiilor hărților privind viteza și direcția curentului, ținând seama de punctul navei, ora fusului și portul de referință.

Art. 277. — Pe timpul remorcajului unei nave (unor nave) pe mare sau pe fluviu, comandantul remorcherului (navei care remorchează) poartă răspunderea pentru siguranța privind navigația navei (navelor) remorcate, iar pentru siguranța interioară a acestora răspunderea o poartă comandanții lor.

#### 4. Navigația în formație

Art. 278. — (1) *Navigația în comun a navelor* reprezintă deplasarea în același timp a două sau mai multe nave sub comandă unică și se execută în formația de marș ordonată.

(2) Elementele de dispunere în formație, precum și tipul de formație sunt stabilite în coduri speciale ce se folosesc la instrucția pe mare, în aplicații comune cu navele proprii sau cu alte nave. Elementele de marș (drum și viteză) se ordonă de comandantul formației.

Art. 279. — Pe timpul marșului în formație, răspunderea revine comandantului formației, iar pentru activitățile ce se desfășoară la bordul fiecărei nave, comandanților de nave. Pe timpul marșului, fiecare navă are obligația să țină navigația în mod independent.

Art. 280. — Ieșirea (intrarea) din (în) formație, plecarea de la ancoră sau ancorarea, sectoarele de observare, precum și starea de pregătire pentru misiune se ordonă de către comandantul formației.

#### 5. Navigația în ape internaționale

Art. 281. — Orice navă aflată în marș este obligată să respecte regulile și convențiile internaționale privind securitatea navigației maritime și fluviale.

Art. 282. — (1) Trecerea unei nave românești prin apele naționale maritime sau fluviale ale altor state sau prin strâmtori se face numai după o notificare prealabilă pe linie diplomatică. Prin aceasta se stabilesc perioada de trecere și tipul navei.

(2) În caz de furtună sau avarii grave, navele pot intra în apele teritoriale ale altor state pentru adăpost. Pentru acesta, în mod obligatoriu se vor anunța autoritățile de coastă ale statului respectiv. Când coasta nu oferă adăpost și este necesar să se ancoreze într-o radă interioară sau în port, se va cere aprobarea prealabilă a autorităților portuare.

#### 6. Asistența și salvarea pe mare

Art. 283. — Navele Ministerului Administrației și Internelor sunt obligate să acorde ajutor cu toate mijloacele de care dispun oricărei nave (indiferent sub ce pavilion se află) care a suferit un sinistru pe mare.

Art. 284. — Comandantul unei nave aflate pe mare, care primește un semnal, din orice sursă, că o navă, o aeronavă, ambarcațiunile sau plutele lor se află în pericol, este obligat să se îndrepte cu toată viteza în ajutorul persoanelor aflate în pericol, informându-le, dacă este posibil, despre aceasta. În caz de imposibilitate sau când comandantul consideră că nu este rațional și nici necesar să se îndrepte în ajutorul lor, trebuie să înscrie în jurnalul de bord motivul pentru care nu poate să se îndrepte în ajutorul persoanelor aflate în pericol.

Art. 285. — Comandantul navei este absolvit de obligația de a se îndrepta spre nava în pericol dacă este informat că una sau mai multe nave, altele decât nava lui, sunt chemate în ajutor și au dat curs cererii. De asemenea, acesta este absolvit dacă este informat de către persoanele aflate în pericol sau de comandantul altei nave care ajunge la aceste persoane că ajutorul nu mai este necesar.

Art. 286. — (1) În situația în care o navă este implicată într-o acțiune colectivă de căutare și salvare, comandantul acesteia este obligat să se conformeze dispozițiilor date de coordonatorul căutării. Devierea navei de la drumul inițial, pentru căutare, asistență și salvare, se menționează în jurnalul de bord.

(2) În cazurile în care o navă participă alături de alte nave ale companiilor și societăților de navigație la acordarea asistenței și salvarea unei nave sau a bunurilor și echipajului acesteia, ea execută măsurile hotărâte de căpitania portului care coordonează toate operațiunile de salvare.

Art. 287. — (1) După acordarea ajutorului, comandantul navei înaintează eșalonului superior raportul său, în care precizează următoarele: locul și împrejurările care au dus la necesitatea de intervenție; starea în care se găseau nava aflată în pericol și încărcătura transportată; timpul cât a durat acțiunea de ajutorare și mijloacele întrebuițate; valoarea navei și a încărcăturii; numele navei, al comandantului și domiciliul acestuia, portul de reședință sau înmatriculare, pavilionul, portul din care a plecat nava și cel către care se deplasează; felul și cantitatea materialelor întrebuițate pe timpul acordării ajutorului sau proviziile date; ce acte s-au încheiat pentru plata ulterioară a materialelor consumate și a proviziilor date.

(2) Când nava în ajutorul căreia s-a acționat s-a scufundat sau când se salvează un echipaj care a părăsit nava, la raport se anexează un tabel cu datele celor salvați.

Art. 288. — Comandantul unei nave a Ministerului Administrației și Internelor aflate în pericol, după ce i-a consultat, pe cât posibil, pe comandanții navelor care i-au răspuns la apelul de ajutor, are dreptul de a chema acele nave pe care le consideră capabile să îi dea ajutor.

Art. 289. — În cazul căderii unui om în apă, comandantul navei va lua toate măsurile pentru căutarea și salvarea acestuia. Părăsirea raionului în care s-a produs acest eveniment este permisă numai după ce au fost epuizate toate posibilitățile de căutare și salvare. Despre căderea unui om în apă se informează și navele din zonă.

Art. 290. — Bunurile găsite în apele naționale sau internaționale se predau la sosirea în port.

#### 7. Abordaje și accidente de navigație

Art. 291. — În caz de abordaj, incendiu, punere pe uscat sau avarii grave suferite de nava proprie, comandantul și echipajul sunt obligați să ia măsuri pentru salvarea navei, pentru limitarea avariilor și diminuarea pagubelor. Ei trebuie să folosească toate materialele de vitalitate și să aplice procedeele cele mai adecvate de manevră în ceea ce privește nava avariata, pentru salvarea ei și a echipajului.

Art. 292. — Comandantul navei, precum și orice altă persoană aflată la bord, care din vina sa cauzează o coliziune, punerea pe uscat a navei cu urmări grave, avarierea gravă a mecanismelor ei vitale sau provoacă un incendiu, răspund material ori penal, în conformitate cu legile în vigoare.

Art. 293. — În urma unui abordaj cu altă navă, dacă starea sa tehnică permite, nava proprie este obligată să acorde asistență și salvare celeilalte nave. **Părăsirea navei abordate aflate în pericol este interzisă, dacă acest lucru nu pune în pericol nava proprie.**

Art. 294. — (1) În urma abordajului, comandanții celor două nave întocmesc un act care va conține următoarele date:

a) timpul și locul abordajului, denumirea navei cu care s-a produs abordajul, pavilionul, numele comandantului și proprietarul;

b) direcția și forța vântului, presiunea atmosferică, starea mării, condițiile de vizibilitate în momentul abordajului;

c) punctul de plecare al navei proprii, destinația, viteza, luminile de navigație, starea mijloacelor de observare, poziția cârmei și alte date asupra navei proprii;

d) momentul descoperirii celeilalte nave, mijloacele de descoperire, poziția reciprocă, distanța, lumini observate, semnale recepționate;

e) drumul și viteza probabile ale navei întâlnite, semnale folosite și alte date dinaintea abordajului;

f) măsurile luate pentru evitarea abordajului (comenzi date la mașini și cârmă, semnale);

g) caracterul abordajului la ambele nave (cu ce părți s-au lovit, sub ce unghi) și poziția după abordaj;

h) avariile survenite la ambele nave (se vor anexa schițe și fotografii);

i) prezența sau absența piloților pe ambele nave;

j) alte acte apreciate ca necesare.

(2) La sosirea navei în port, comandantul navei înaintează ierarhic concluziile sale, la care se anexează actul de constatare întocmit de comandanții celor două nave.

#### 8. Abandonarea navei

Art. 295. — (1) În cazul în care, cu toate măsurile luate, nava se află în pericol de a se scufunda, comandantul dispune abandonarea navei și conduce operațiunile de abandonare.

(2) Niciuna dintre persoanele îmbarcate nu are dreptul să înceteze activitatea la bord sau să părăsească nava fără dispoziția comandantului.

(3) Abandonarea navei se face în următoarea ordine: bolnavii, pasagerii (cei îmbarcați temporar), echipajul.

(4) **Comandantul va părăsi nava ultimul, după ce s-a convins că la bord nu au mai rămas alte persoane care pot fi salvate.**

Art. 296. — Comandantul ia hotărârea de abandonare a navei după ce s-a convins că salvarea acesteia este imposibilă. El este obligat să ia măsuri pentru salvarea pavilionului navei, jurnalelor de bord, de mașini, documentelor secrete, ștampilelor și a hărților.

Art. 297. — Dacă abandonul navei survine în urma misiunilor, pavilionul navei rămâne arborat la loc vizibil, în funcție de situație comandantul navei putând dispune părăsirea navei de către o parte sau întregul echipaj.

Art. 298. — Dacă echipajul navei a fost salvat de nave străine, comandantul trebuie să ia toate măsurile ca echipajul să respecte ordinea stabilită pe navele salvatoare, fără a li se știrbi demnitatea de cetățeni ai României, și să păstreze secretul acțiunilor proprii. După abandonarea navei, comandantul acesteia își păstrează prerogativele asupra echipajului până la desărcinarea sa de către eșaloanele superioare.

Art. 299. — Dacă echipajul salvat se află în afara granițelor României, el se bucură de imunitate de jurisdicție. Comandantul navei este obligat să ia legătura cu oficialitățile românești/autoritățile din statul respectiv, care pot facilita demersurile de repatriere, după caz, în vederea luării măsurilor pentru a aduce cât mai repede posibil echipajul în cel mai apropiat port sau în cea mai apropiată localitate a României.

## CAPITOLUL IX

### Pavilioane, saluturi și onoruri

#### 1. Pavilionul navei. Ridicarea și coborârea pavilionului

Art. 300. — Pavilionul navelor constituie drapelul lor de misiune. El evocă datoria de a servi cu credință patria, de a apăra cu orice preț unitatea, suveranitatea și independența României.

Art. 301. — (1) Navele care intră pentru prima oară în serviciu primesc pavilion.

(2) Toate navele care se găsesc în poziția „armate” arborează pavilionul. Pe timpul cât la navele armate pavilionul nu este arborat, în staționare la cheu (ancoră), el se păstrează de către ofițerul de serviciu într-un loc stabilit prin ordin pe navă.

(3) În marș și pe timpul misiunilor, paza și supravegherea pavilionului se încredințează șefului de cart sau personalului prevăzut prin rolul de misiune.

Art. 302. — (1) Întregul echipaj are obligația să apere pavilionul navei. Coborârea pavilionului în timpul misiunii de către comandantul navei, precum și de către orice altă persoană îmbarcată se pedepsește conform legilor în vigoare.

(2) Dacă pe timpul misiunii pavilionul navei a fost distrus, în locul lui se ridică imediat altul, iar pentru aceasta, navele trebuie să aibă pavilioane de rezervă.

(3) Dacă mijlocul de susținere a pavilionului (bastonul pupa sau picul) a fost rupt, atunci pavilionul se va arbora la vergă sau într-un alt loc vizibil.

Art. 303. — La apariția ordinului de scoatere a unei nave din serviciu sau la intrarea ei în reparații capitale, pavilionul nu se mai ridică.

Art. 304. — (1) Pavilionul navelor se ridică astfel:

a) când nava se află în staționare, la bastonul pupa, zilnic la ora 8,00, iar în zilele de sâmbătă, duminică și sărbători legale, la ora 9,00;

b) când nava se află în marș, la pic, în momentul când ancora este la suprafață sau a fost molată ultima legătură de la mal.

(2) Toate navele aflate în marș poartă pavilionul și pe timp de noapte.

(3) Navele care nu au pic în marș ridică pavilionul la bastonul pupa.

Art. 305. — (1) Ridicarea zilnică a pavilionului se execută cu echipajul adunat la pupa navei, sub conducerea ofițerului de gardă pe navă, respectiv a ofițerului de cart, în situația când nava nu este acostată la cheu.

(2) Ridicarea pavilionului se execută fără echipaj în următoarele situații:

a) când nava pleacă în misiune, înainte de ora obișnuită de ridicare a pavilionului;

b) pe timp nefavorabil;

c) pe timpul executării lucrărilor de revizii lunare.

Art. 306. — (1) Coborârea zilnică a pavilionului navelor se execută: când nava se află în staționare (la cheu, ancoră sau geamandură) la apusul soarelui; în momentul ancorării ori al dării primei legături la mal, pentru navele care au fost în marș, dacă ancorarea sau legarea la mal are loc în intervalul de la apusul soarelui până la ora ridicării pavilionului.

(2) Coborârea pavilionului navelor se execută, de regulă, fără adunarea echipajului.

Art. 307. — Pavilionul se ridică în cadru solemn în următoarele cazuri: la intrarea navei în serviciu, de Ziua Națională a României, când nava este distinsă cu ordine și medalii, precum și cu ocazia altor zile de sărbătoare și evenimente solemne stabilite prin ordin al ministrului administrației și internelor. În aceste cazuri, odată cu pavilionul se ridică și marele (micul) pavoaz.

Art. 308. — (1) Pe timpul ridicării sau coborârii pavilionului, echipajul încetează orice activitate, se ridică în picioare, la funcționarii publici cu statut special — polițiști, ofițeri, maiștri militari, subofițeri, gradați și soldații voluntari — salută, chiar dacă sunt în formație.

(2) Personalul contractual și personalul îmbarcat temporar se ridică în picioare și iau o poziție decentă, orientați cu fața către pavilion.

## 2. Pavilionul de prova

Art. 309. — (1) Pavilionul de prova se ridică și se coboară zilnic, la bastonul din prova, odată cu ridicarea și coborârea pavilionului navei.

(2) Când pavilionul se coboară în bernă, odată cu acesta se coboară în bernă și pavilionul de prova.

(3) În situația în care nava se află în marș pavilionul de prova nu se ridică, iar dacă este ridicat, acesta se coboară.

## 3. Pavilioane distinctive

Art. 310. — (1) Pavilionul distinctiv este însemnul care arată faptul că nava respectivă aparține unei structuri a Ministerului Administrației și Internelor, este în stare operațională și execută misiuni specifice.

(2) Pavilionul distinctiv se ridică la bordul babord, mai jos decât pavilionul navei, astfel încât ambele pavilioane să fie vizibile pe întreg orizontul.

(3) Pavilionul distinctiv se poartă atât ziua, cât și noaptea, pe timpul cât nava se află în stare operațională.

Art. 311. — Forma și dimensiunile pavilioanelor distinctive sunt stabilite în conformitate cu prevederile reglementărilor interne în vigoare privind însemnele heraldice ale structurilor Ministerului Administrației și Internelor.

Art. 312. — (1) În situația în care o navă aparținând unei anumite structuri execută misiuni specifice altei structuri, este obligatorie arborarea pavilionului distinctiv al structurii ale cărei atribuții sunt îndeplinite.

(2) Pavilionul menționat la alin. (1) este adus la bordul navei de către reprezentantul structurii ale cărei atribuții sunt îndeplinite, prezența acestuia la bordul navei fiind obligatorie pe toată durata misiunii.

(3) La terminarea misiunii, pavilionul distinctiv este coborât și înmănat reprezentantului structurii ale cărei atribuții au fost îndeplinite.

Art. 313. — Prevederile art. 312 se aplică corespunzător și în cazurile când navele Ministerului Administrației și Internelor execută misiuni specifice pentru alte instituții sau navele aparținând altor instituții sunt folosite pentru îndeplinirea atribuțiilor proprii.

## 4. Mărci distinctive

Art. 314. — (1) Mărcile distinctive sunt însemne care se arborează la navă atunci când pe aceasta se află Președintele României, Primul-ministru al României, ministrul administrației și internelor, persoane cu rang de demnitar sau înalți funcționari publici din cadrul Ministerului Administrației și Internelor, șefi (comandanți) ai structurilor care au în dotare navele sau comandantul grupului de nave.

(2) Marca distinctivă se arborează numai cu asentimentul persoanei care are drept la această marcă; se ridică la măruș arborelui mare, atât ziua cât și noaptea, și se coboară odată cu plecarea acestei persoane de la navă.

(3) Atunci când se ridică marele sau micul pavoaz, marca distinctivă se va ridica tot la măruș arborelui mare, însă sub drapelul de stat.

(4) Când se arborează o marcă superioară, marca inferioară se coboară.

## 5. Micul pavoaz

Art. 315. — Micul pavoaz se compune din pavilion, pavilion de prova (geac), precum și din drapelul României, care se ridică la fiecare arbore al navei. Se poartă atât în staționare, cât și în marș, cu deosebirea că în marș geacul se coboară. În staționare, pe vreme nefavorabilă, când situația nu permite ridicarea marelui pavoaz, se arborează numai micul pavoaz.

## 6. Marele pavoaz

Art. 316. — Marele pavoaz se compune din micul pavoaz și din pavilioanele de saulă ale codului internațional, care se așază pe culori și se ridică între bastoanele prova, pupa și arbori, astfel încât în sectorul prova să predomină pavilioanele de culoare albastră, la centru cele de culoare galbenă, iar la pupa cele de culoare roșie. Marele pavoaz se arborează numai în staționare și pe timp favorabil.

Art. 317. — (1) Marele (micul) pavoaz se arborează numai în cadru solemn, cu ocazia zilelor și evenimentelor prevăzute la art. 307.

(2) Nava arborează marele pavoaz și în situația când se află în vizită într-un port străin, iar navele statului respectiv arborează

marele pavoaz. În această situație nava va ridica la vergă drapelul de stat al țării pe teritoriul căreia se află.

#### 7. Pavoazul electric

Art. 318. — (1) Pavoazul electric se compune dintr-o instalație electrică cu becuri înșiruite, care se desfășoară la nave între bastoanele prova, pupa, arbori, pe conturul suprastructurilor, al bordajului și care se aprinde și se stinge la navele aflate în staționare, pe timpul nopții, la orele stabilite.

(2) Pavoazul electric se arborează în serile premergătoare și în serile zilelor prevăzute la art. 307. De asemenea, acesta se arborează când nava se află în vizită într-un port străin.

#### 8. Modul de folosire a pavilionului și mărcilor de către ambarcațiuni

Art. 319. — (1) Toate ambarcațiunile aflate în marș trebuie să poarte pavilionul navei.

(2) Ridicarea pavilionului la ambarcațiuni se execută după armarea lor, iar coborârea, după ieșirea echipajului din ambarcațiune.

(3) Pavilionul ambarcațiunilor se păstrează de ofițerul de cart, la un loc cu celelalte pavilioane.

Art. 320. — (1) Ambarcațiunile poartă pavilionul la bastonul din pupa. Când sunt remorcate mai multe ambarcațiuni, cu excepția șalupei (bărcii) care remorchează, mai poartă pavilion numai ultima ambarcațiune remorcată.

(2) La bărcile trimise pentru salvarea unui om căzut în apă, pavilionul se ridică la baston, numai după ce naufragiatul a fost ridicat în barcă. În situația când omul căzut în apă a decedat, pavilionul ambarcațiunii se ridică în bernă.

Art. 321. — (1) Confecționarea și distribuirea pavilioanelor, flamurilor, geacului și mărcilor distinctive se fac prin grija serviciilor logistice ale structurilor care au navele în dotare.

(2) Mărimile pavilionului și ale mărcilor distinctive sunt repartizate în funcție de clasa și tipul navei, mărimea nr. 5 fiind destinată șalupelor și ambarcațiunilor.

Art. 322. — (1) Ambarcațiunile în care se găsesc persoane cu drept la mărci vor purta aceste însemne la bastonul prova. La coborârea persoanelor respective din ambarcațiuni, mărcile se coboară.

(2) Regulile de folosire a mărcilor și modelele pavilioanelor și mărcilor distinctive sunt prevăzute în anexa nr. 4.

#### 9. Saluturi

Art. 323. — (1) Salutul marinăresc face parte din ceremonialul tradițional stabilit pe baza obiceiurilor și a normelor marinărești unanim recunoscute pentru primirea pe nave a persoanelor oficiale cu ocazia vizitelor și pe timpul întâlnirii navelor pe mare sau fluviu.

(2) Salutul reprezintă onorul marinăresc pe care îl dau navele cu echipajul și cu pavilionul altor nave, persoanelor oficiale și în cinstea unei națiuni străine.

Art. 324. — (1) Când se întâlnesc ziua pe mare, fluviu sau în radă, navele se salută reciproc.

(2) Când se întâlnesc nave care navighează sub aceleași mărci, salutul se acordă, pe cât posibil, în același timp de către ambele nave.

(3) Când se întâlnesc nave care navighează sub diferite mărci, salutul se acordă mai întâi de către nava care poartă marca inferioară. Regula este valabilă și pe timpul manevrelor de acostare, ancorare, plecare de la cheu sau de la ancoră.

(4) Navele logistice previn salutul navelor de misiune (când nu se află sub marca unui comandant/șef superior).

Art. 325. — În cazul în care navele întâlnesc nave comerciale românești sau ale altor state care salută prin coborârea pavilionului, la ordinul ofițerului de cart li se răspunde la salut printr-o singură coborâre a pavilionului la 1/3 din lungimea saulei și ridicarea acestuia imediată.

Art. 326. — La intrarea sau ieșirea dintr-o ambarcațiune a superiorilor ori a persoanelor prevăzute la art. 331, se comandă

„Drepti”. La această comandă, personalul care formează echipajul ambarcațiunii ia poziția de „Drepti în barcă”, iar șeful ambarcațiunii și echipajul îmbarcat salută până când persoanele respective s-au așezat sau au părăsit ambarcațiunea. Acest salut se dă atât ziua, cât și noaptea.

Art. 327. — Ambarcațiunile aflate în marș trebuie să se salute reciproc când se găsesc la o distanță mai mică de 50 m între ele. Salutul obișnuit din ambarcațiuni se dă de către șeful acesteia prin comanda „Drepti”. La această comandă, la șalupe, echipajul întoarce capul în direcția ambarcațiunii căreia i se acordă salutul.

Art. 328. — Șefii ambarcațiunilor, precum și echipajul aflat într-o ambarcațiune din care se dă sau se răspunde la salut acordă salutul fără să se ridice în picioare.

Art. 329. — Salutul din ambarcațiuni nu se acordă:

a) de la apusul și până la răsăritul soarelui;

b) pe timpul acțiunilor de salvare și când se asigură manevra navelor în port;

c) când se transportă bolnavi sau persoane decedate;

d) când se găsesc pe mare cu vânt puternic și valuri sau când se navighează pe fluviu în zone cu curent mare;

e) în orice situație în care darea salutului ar periclita siguranța ambarcațiunii.

Art. 330. — Regulile salutului între ambarcațiuni stabilite mai sus se aplică în cazul șalupelor de bord și al celor similare acestora. În cazul celorlalte șalupe se aplică regulile de salut stabilite pentru nave.

#### 10. Întâmpinarea persoanelor care vin la bord

Art. 331. — Atunci când sosesc la bord președintele României, prim-ministrul Guvernului României, ministrul administrației și internelor, secretarii de stat ai Ministerului Administrației și Internelor, chestori, generali, șefii sau comandanții structurii care are în dotare nava, comandantul navei îi întâmpină, dă onorul, raportul și îi însoțește.

Art. 332. — Întâmpinarea și primirea la bord a oficialităților străine se fac pe baza protocolului stabilit în acest sens.

Art. 333. — Persoanelor prevăzute la art. 331 care sosesc la bord în vizită oficială sau în inspecție (control) li se dă onorul cu echipajul navei aliniat pe punte.

Art. 334. — Primirea la bord a persoanelor prevăzute la art. 331 se face de către cel mai mare comandant (șef) care se află la bord. Comandanții (șefii) eșaloanelor inferioare care se află pe aceeași navă se aliniază în flancul drept al formației, în ordinea funcțiilor.

Art. 335. — Ceremonialul pentru primirea la bord a persoanelor prevăzute la art. 331 constă în:

a) darea semnalului „Atențiune” și a onorului;

b) darea raportului;

c) ridicarea mărcii distinctive (cu aprobarea persoanei primite la bord).

Art. 336. — Onorul cu echipajul la front și raportul se dau persoanelor prevăzute la art. 331 numai la prima sosire a acestora la bord, în cursul zilei respective. Plecarea definitivă de la navă a persoanelor specificate la art. 331 se face cu același ceremonial cu care au fost întâmpinate la sosire, activitățile desfășurându-se în ordine inversă (mai puțin raportul).

Art. 337. — Ofițerul de cart este obligat să întâmpine la schelă (scară) atât la sosire, cât și la plecare pe toți comandanții (șefii), să comande „Drepti” și să dea onorul.

Art. 338. — Când în apropiere de schelă sau de scară se află o persoană mai mare în grad (în funcție) decât persoana care intră sau iese de la bord, nu se mai comandă „Drepti” și nu se mai dă onorul.

Art. 339. — Întâmpinarea la navă a oficialităților străine se organizează în detaliu pe baza protocolului stabilit în acest sens.

Art. 340. — Scheme-model pentru adunarea echipajului cu diferite ocazii sunt prevăzute în anexa nr. 6.

#### 11. Solemnitățile la navă

##### 11.1. Primirea pavilionului navelor

Art. 341. — Navele care intră în serviciu primesc pavilionul în cadru solemn, astfel:

a) navele de misiune, de la secretarul de stat care coordonează activitatea structurii respective sau înlocuitorul legal;

b) navele speciale și logistice, de la comandantul/șeful structurii care le are în dotare.

Art. 342. — (1) Solemnitatea înmânării pavilionului constă în: primirea la bord a persoanelor care îl înmânează și a invitaților; prezentarea pavilionului în fața echipajului și sfințirea acestuia; citirea ordinului ministrului administrației și internelor referitor la intrarea navei în serviciu; înmânarea pavilionului; ridicarea pentru prima dată a pavilionului.

(2) Desfășurarea solemnității este prezentată în anexa nr. 5.

##### 11.2. Activitățile desfășurate la procesiunile funerare

Art. 343. — Organizarea înmormântării membrilor echipajului decedați la bord revine comandantului navei.

Art. 344. — (1) De regulă, corpul celui decedat trebuie să fie înmormântat la uscat. Numai în cazul când nava se află în marș, iar decesul s-a produs dintr-o boală contagioasă sau depărtarea de prima escală este mai mare de 24 de ore, corpul se scufundă în mare. În acest caz, înainte de scufundare, defunctul se introduce într-un sicriu lestat, iar dacă nu sunt posibilități de confecționare a sicriului, acesta se învelește într-o tendă care se coase și se lestează. Coordonatele punctului unde decedatul a fost scufundat se înscriu în jurnalul de bord.

(2) În cazul executării unor marșuri de lungă durată în ape străine, în calitate de delegat de stare civilă, comandantul navei se îngrijește de redactarea și de întocmirea actelor legale de deces, precum și de expedierea lor la organele consulare române din străinătate, întocmirea actelor executându-se conform instrucțiunilor speciale emise de eșaloanele superioare.

(3) Când depărtarea de prima escală este mai mică de 24 de ore, corpul defunctului se păstrează la bord până la intrarea în portul respectiv, unde, imediat după sosire, prin mijlocirea agenției companiilor de navigație române sau organelor consulare, se fac formalitățile pentru debarcarea, trimiterea în țară sau înmormântarea defunctului.

Art. 345. — Nava pe care se găsește corpul defunctului coboară pavilionul în bernă în momentul când corpul se scufundă în mare. Când ambarcațiunea care transportă corpul la mal se îndepărtează la două cabluri de navă sau când defunctul se scoate direct la mal, pavilionul se ridică la semn.

Art. 346. — La decesul persoanelor care au dreptul la mărci distinctive, mărcile acestora se coboară și se mențin în bernă, ca și pavilionul navelor.

Art. 347. — Toate navele aparținând Ministerului Administrației și Internelor care staționează în apropierea unei nave la bordul căreia se află un defunct sau când prin apropierea lor (până la distanța de două cabluri) trece o navă cu un defunct la bord, coboară pavilionul în bernă și îl ridică la semn după ce defunctul a fost ridicat de la bord sau după ce nava respectivă, în trecere, s-a depărtat la distanța de două cabluri.

Art. 348. — În timpul misiunilor, pavilionul și mărcile distinctive nu se coboară în berna.

Art. 349. — (1) La bord, sicriul cu membrul echipajului decedat se instalează la prova pe un postament și se acoperă cu pavilionul României. Culoarea albastră a pavilionului trebuie să fie spre capul corpului neînsuflețit. Cascheta (bereta) se așează pe sicriu, la capul defunctului. Pe sicriul ofițerilor se mai așează stiletul cu lama și teaca în forma literei „X”, iar alături, pe o pernă din catifea (astar) roșie, se expun dispozițiile și medaliile permise (dacă aceste obiecte se găsesc la bord).

(2) Pe timpul cât stă la bord, la sicriul defunctului se instalează o gardă de onoare.

(3) Înainte de coborârea defunctului în mare sau înainte de înmormântarea la uscat se desfășoară serviciul religios de înmormântare, după care pavilionul, medaliile și stiletul se strâng.

Art. 350. — (1) În cazul când nu este posibilă obținerea actului de deces de la biroul stării civile, documentul care confirmă decesul membrului echipajului va fi actul întocmit la bord de o comisie numită de comandantul navei. În componența acesteia intră ofițerul secund, medicul (sanitarul șef) navei și un alt ofițer.

(2) Actul eliberat se avizează de comandantul navei (forma și structura documentului se stabilesc în conformitate cu dispozițiile legale în vigoare).

Art. 351. — (1) Actul de deces al membrului echipajului se întocmește în 3 exemplare și i se aplică ștampila structurii care are în dotare nava.

(2) La sosirea navei în port, un exemplar al actului de deces întocmit de comisie se predă biroului local de stare civilă pentru înregistrare și pentru eliberarea actului legal de deces. După obținerea lui, acest act se trimite rudelor decedatului. Al doilea exemplar al actului se trimite la inspectoratul general pentru evidență, iar al treilea exemplar se păstrează în dosarul navei (al unității de nave).

## CAPITOLUL X

### Intrarea unei nave aparținând Ministerului Administrației și Internelor în porturi străine

Art. 352. — Intrarea unei nave aparținând Ministerului Administrației și Internelor în porturi străine poate avea loc în următoarele situații:

- a) vizită oficială;
- b) vizită neoficială;
- c) escală;
- d) situație de forță majoră;
- e) misiune internațională (misiuni/aplicații în apele teritoriale ale altor state).

Art. 353. — Vizita oficială se efectuează în baza înțelegerilor pe cale diplomatică.

Art. 354. — Vizita neoficială se efectuează în scopul executării unor lucrări de reparații, modernizare, transport de materiale și oameni; în caz de forță majoră (condiții de mare rea, avarii ale navei), când este periclitată siguranța navei și nu este posibilă deplasarea într-un port românesc; pentru aplicații sau exerciții comune.

Art. 355. — Escala este intrarea navei într-un port străin, prevăzută în planul marșului, în vederea re aprovizionării navei cu combustibili, apă, alimente și pentru odihna echipajului.

Art. 356. — Situația de forță majoră este dictată de măsurile luate pentru siguranța navei și a echipajului în cazul condițiilor hidrometeorologice nefavorabile sau alte avarii la navă care o pun pe aceasta în pericol.

Art. 357. — Vizita unei nave aparținând Ministerului Administrației și Internelor în porturi străine se desfășoară, de regulă, după un protocol dinainte stabilit, care se referă la: participanți, intervalul de timp în care se desfășoară marșul, asigurarea materială, activități protocolare, învoiri în oraș, întâlniri sportive și alte activități.

Art. 358. — Datele și orele plecării/sosirii din/în port, intrării/ieșirii în/din strâmtoari și apele naționale ale țărilor de pe parcursul marșului vor fi respectate cu strictețe, luându-se în calcul rezerva de timp corespunzătoare.

Art. 359. — Se interzice intrarea în apele naționale ale altor state, dacă aceasta nu este prevăzută în planul marșului, cu excepția cazurilor de forță majoră.



Art. 360. — La plecarea din țară nava va avea plinurile de combustibili, lubrifianți, apă și alimente pentru toată durata marșului, prevăzându-se și o rezervă.

Art. 361. — La nevoie, refacerea plinurilor navei se poate executa și în porturile străine.

Art. 362. — Înainte de plecarea în marș în străinătate, nava ridică de la autoritatea sanitară a portului certificatul de sănătate. Acesta se prezintă, la cerere, autorităților sanitare ale porturilor vizitate. Certificatul de sănătate se vizează înainte de plecarea din fiecare port.

Art. 363. — Membrii echipajului vor fi vaccinați în țară, eliberându-se cartele individuale în care sunt consemnate datele efectuării vaccinului și termenele de valabilitate.

Art. 364. — În afară de formalitățile de poliție sanitară, nu este permis, în nicio împrejurare, ca navele aparținând Ministerului Administrației și Internelor să fie cercetate de organele administrative, polițienești ale unei țări străine.

Art. 365. — De asemenea, nu este permis ca o persoană îmbarcată pe o navă a Ministerului Administrației și Internelor, aflată la bord sau într-o ambarcațiune a navei, să fie arestată de către autoritățile locale.

Art. 366. — În porturile străine, orice persoană îmbarcată este datoră să informeze superiorii săi asupra eventualelor evenimente despre care a luat cunoștință, care ar fi de natură să dăuneze intereselor statului român sau misiunii cu care este însărcinată nava.

Art. 367. — (1) În străinătate, comandantul navei admite îmbarcarea persoanelor, cerută oficial de organele diplomatice românești din acea țară. Comandantul poate să refuze satisfacerea acestor cereri oficiale când misiunea navei este de așa natură încât nu-i permite îmbarcarea pasagerilor; în acest caz este obligat să motiveze refuzul.

(2) Comandantul navei va lua măsuri ca pasagerii îmbarcați să se conformeze prescripțiilor vamale și de poliție sanitară.

(3) Orice îmbarcare și debarcare de pasageri se va consemna în jurnalul de bord. Pe timpul cât sunt cazați la bord, pasagerilor li se asigură hrană din fondurile speciale aprobate.

Art. 368. — Când un membru al echipajului se face vinovat de o infracțiune gravă la bordul navei și se refugiază la bordul unei nave străine sau pe teritoriu străin, comandantul navei cere pe cale diplomatică extrădarea acestuia.

Art. 369. — (1) Dacă pe timpul marșului, nava întâlnește alte nave aparținând structurilor similare ale altor state, salută cu echipajul la front, după regulile stabilite pentru navele aparținând Ministerului Administrației și Internelor.

(2) Când rangul și marca sub care naviga nava străină întâlnită nu pot fi apreciate, salutul se acordă, pe cât posibil, în același timp de către ambele nave.

Art. 370. — (1) În cadrul vizitelor oficiale, la sosirea în punctul de primire a pilotului se va îmbarca și ofițerul de legătură al marinei aparținând statului respectiv.

(2) Comandantul navei solicită ofițerului de legătură să indice pe hartă (schiță) ora și punctul de executare a salutului națiunii și, după caz, a salutului personal, locul de unde se execută de către gazde salvele de răspuns la salutul națiunii și salutul personal.

(3) Ofițerul de legătură se cazează și servește masa la bord cu ofițerii navei.

Art. 371. — Când la bordul navei sosește ambasadorul României acreditat în țara vizitată, acesta este întâmpinat cu ceremonialul prevăzut pentru Președintele României.

Art. 372. — (1) În apele și porturile străine, navele aparținând Ministerului Administrației și Internelor reprezintă România. Această calitate impune comandanților și echipajului tact în comportament pentru a nu aduce daune intereselor țării, evitarea oricărei fapte care ar putea atinge prestigiul țării străine

în care se află. Se vor respecta obiceiurile, tradițiile, religia și așezămintele culturale din țara vizitată.

(2) Membrii echipajului sunt obligați să respecte legile privitoare la vămi, poliție, carantină, protecția mediului și regulile portului vizitat.

(3) Dacă situația impune, comandantul navei poate interzice orice comunicare cu uscatul sau cu navele din apropiere.

Art. 373. — În caz de pericol, comandantul navei acordă navelor românești și străine, în limitele posibile, ajutorul de care este capabilă nava pe care o conduce; în toate situațiile, comandantul se conformează prevederilor „Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții umane pe mare”.

Art. 374. — Într-un port străin, comandantul navei se adresează autorităților diplomatice române, iar în lipsa acestora autorităților locale, pentru a obține informațiile de care are nevoie pentru îndeplinirea misiunii sale.

Art. 375. — Comandantul navei aflate în vizită oficială poate face o vizită protocolară comandantului (ofițerului) cu funcția cea mai mare din acel port, dacă aceasta este reglementată prin protocol.

Art. 376. — Într-o țară străină, comandantul navei nu va recurge la forță și nici la măsuri susceptibile de întrebuițare a forței, în afară de cazurile când onoarea pavilionului este angajată; în acest caz procedează cu prudență, se consultă cu autoritățile diplomatice române, dar judecă singur și apreciază consecințele unei astfel de acțiuni întreprinse fără autorizația Guvernului român. De asemenea, el apreciază limitele în care acțiunea sa se poate desfășura.

Art. 377. — În porturile de staționare străine se interzice debarcarea membrilor echipajului înarmați. Se exceptează de la prevederea de mai sus cazul când prin planul de protocol întocmit de autoritățile diplomatice române și autoritățile aparținând ministerului similar, precum și de autoritățile civile locale se prevăd activitățile pentru depuneri de coroane și jerbe de flori la monumente.

Art. 378. — Dacă în timpul staționării navei într-un port străin la bord a avut loc un deces, comandantul navei anunță autoritățile diplomatice române din acea țară și autoritățile locale, stabilind măsurile ce trebuiesc luate pentru înmormântare și pentru acordarea onorurilor funebre persoanei decedate. Dacă se hotărăște trimiterea în țară a corpului celui decedat, se stabilește mijlocul de transport, precum și autoritatea română sau agenția comercială care suportă cheltuielile necesare transportului, până la decontarea de către organele financiare române.

Art. 379. — (1) În porturile străine, comandantul navei poate acorda învoiri membrilor echipajului, care pot fi individuale sau în grupuri organizate.

(2) Pentru cunoașterea uzanțelor și particularităților portului vizitat, comandantul navei se interesează prin ofițerul de legătură străin la autoritățile civile locale sau aparținând ministerului omolog al țării respective. Uzanțele și particularitățile locale se aduc la cunoștința întregului echipaj și vor fi reamintite de ofițerul de gardă pe navă înainte de plecarea de la bord a învoitorilor.

Art. 380. — (1) Când un membru din echipaj trebuie internat în spital într-o țară străină, comandantul navei stabilește cu organele consulare române și autoritățile locale cine asigură cheltuielile de spitalizare. Când spitalizarea durează peste timpul de staționare al navei, comandantul stabilește cu aceștia și modul de înapoiere în țară a bolnavului.

(2) Când în timpul staționării în porturi străine siguranța unor cetățeni români este amenințată de un pericol imediat, comandantul navei le va asigura protecție la bordul navei, în măsura posibilităților. Când situația locală este de așa natură încât viața refugiaților nu mai este amenințată sau interesele statului (sau de serviciu) o reclamă, aceștia pot fi debarcați.

(3) Când un străin se strecoară la bord fără aprobare sau se introduce prin declarație falsă, acesta nu are drept de protecție.

(4) Comandantul navei nu poate debarca și lăsa la uscat în țară străină nicio persoană îmbarcată pe nava sa fără ca mai întâi să se fi consultat cu atașatul Ministerului Administrației și Internelor sau autoritatea consulară română și fără consimțământul oficial al autorităților locale.

(5) Comandantul navei poate debarca și trimite în țară orice persoană îmbarcată pe nava sa în caz de îmbolnăvire sau rănire gravă, de natură a o face improprie serviciului (în situația când menținerea la navă până la înapoierea în țară i-ar agrava boala sau i-ar pune viața în pericol).

(6) Trimiterea în țară a persoanelor debarcate se va face, pe cât posibil, cu nave comerciale române din zonă, care se înapoiază în țară.

Art. 381. — În porturi străine, ridicarea și coborârea pavilionului navei se vor face în același timp cu ridicarea (coborârea) pavilionului navelor similare străine.

Art. 382. — Când în planul staționării într-un port străin se prevede și vizitarea navei de către populația civilă, comandantul navei stabilește itinerarul de urmat și numește personalul care să supravegheze traseul și să conducă vizitatorii, iar însoțitorii de pe navă trebuie să cunoască o limbă de circulație internațională pentru a putea da unele informații despre navă și echipaj. După terminarea vizitei de către populația civilă, traseul vizitat va fi controlat.

Art. 383. — În cazul când prin plan se prevăd mese oficiale la navă, acestea se vor încadra în limitele planului prevăzut la plecarea din țară, privind numărul de participanți români și străini. Comandantul navei stabilește locurile la masă în funcție de gradul și rangul persoanelor participante. Locurile de onoare se ocupă, de la gazde, de persoana care oferă dineul, iar de la oaspeți, de persoana în cinstea căreia se oferă dineul. Rangul și locul fiecărei persoane din partea oaspeților se stabilesc de comun acord cu ofițerul de legătură străin. Indiferent cine oferă dineul, comandantul navei nu trebuie să fie omis.

Art. 384. — La încheierea vizitei, comandantul navei poate trimite autorităților militare și civile ale portului vizitat scurte scrisori de mulțumire. Scrisorile de mulțumire se trimit destinatarilor fie prin ofițerul de legătură (la părăsirea portului de către navă), fie prin mijloace radio (prin stația radio de coastă) imediat după părăsirea portului.

Art. 385. — Cu ocazia vizitei navei în porturi străine pot avea loc schimburi de cadouri cu caracter simbolic între comandantul navei și șefii autorităților aparținând ministerului similar, precum și ai autorităților civile din acel port. În practica marinărească sunt folosite în mod frecvent drept cadouri: machete și plachete, insigne, albume cu fotografii cu tematică marină. La înapoierea în țară, comandantul navei va înainta un raport scris, pe cale ierarhică, cu privire la cadourile ce s-au primit. Cadourile individuale rămân în posesia persoanelor cărora le-au fost oferite, iar cadourile primite de navă rămân în posesia acesteia.

Art. 386. — Pentru soluționarea unor situații ivite pe timpul vizitei într-un port străin, neprevăzute în prezentul regulament, comandantul navei se consultă cu reprezentantul diplomatic raportând ierarhic prin intermediul ambasadei române, pentru a primi dispozițiile necesare soluționării situației ivite.

## CAPITOLUL XI

### Executarea serviciului la bordul navelor

#### 1. Organizarea serviciului la bord

Art. 387. — Serviciul la bordul navelor se organizează pentru:

a) menținerea stării de pregătire în vederea marșului și misiunilor;

b) asigurarea condițiilor care se referă la menținerea vitalității navei;

c) conducerea permanentă a activităților zilnice;

d) menținerea legăturilor interioare și exterioare;

e) paza, securitatea și siguranța navei;

f) asigurarea funcționării instalațiilor, aparatului și mecanismelor necesare navei;

g) executarea diferitelor lucrări la navă.

Art. 388. — Serviciul la bordul unei nave se execută de echipajul înscris în rolurile acelei nave. Fiecare membru al echipajului, numit în serviciul la bordul navei, răspunde pentru activitatea sa în postul încredințat.

Art. 389. — Componerea serviciului la bord și numărul de persoane din serviciul la bord sunt fixate în funcție de situația în care se află nava, clasa și tipul acesteia și ordinele/dispozițiile șefului/comandantului structurii care are în dotare navele.

Art. 390. — (1) Serviciul la bord se execută la toate navele aparținând Ministerului Administrației și Internelor, din momentul îmbarcării echipajului. Acesta se organizează în funcție de tipul și poziția navei, misiunile specifice și de numărul membrilor echipajului navei.

(2) La navele în conservare se organizează serviciul de pază și vitalitate.

Art. 391. — După scop și durată, serviciul la bord poate fi: serviciu de cart și servicii speciale.

Art. 392. — Serviciul la bord este destinat pentru conducerea și îndeplinirea tuturor îndatoririlor legate de activitatea zilnică la bordul navei.

Art. 393. — Serviciul de cart este destinat pentru conducerea și îndeplinirea tuturor îndatoririlor legate de activități specifice la bord când nava se află în marș. Acest serviciu are o durată continuă de 4 ore și se execută în 24 de ore pe 3 schimburi. Pentru anumite posturi și în funcție de starea vremii și a mării, comandantul navei poate reduce durata unui schimb de cart sau poate dubla numărul personalului.

Art. 394. — (1) În cadrul serviciilor speciale intră, dar fără a se limita doar la acesta, serviciul de gardă și siguranță.

(2) Serviciul de gardă și siguranță este destinat pentru îndeplinirea tuturor îndatoririlor legate de asigurarea pazei, siguranței și vitalității navelor care staționează la apă, aflate în stare operațională sau neoperațională, pe timpul reparațiilor, iernaticului și este efectuat de membrii echipajului.

(3) Criteriile de stabilire, dimensiunea și componența serviciului de gardă și siguranță se stabilesc conform normelor prevăzute în anexa nr. 7.

(4) Serviciul de gardă și siguranță se execută, de regulă, pe o durată de 24 de ore.

Art. 395. — Conducerea nemijlocită a personalului din serviciul pe navă, planificarea echipajului și răspunderea pentru executarea corectă a serviciului la bordul navei revin ofițerului secund (comandantul navei).

Art. 396. — Pregătirea personalului navei pentru serviciul pe navă se execută sub conducerea ofițerului secund (comandantul navei) în orele stabilite prin programul navei, înainte de începerea serviciului.

Art. 397. — Tabelul cu posturile serviciului la bord și serviciilor speciale se întocmește de ofițerul secund și se aprobă de comandantul navei. La întocmirea tabelului se va avea în vedere ca numărul persoanelor aflate în serviciul la bord să fie stabilit la strictul necesar și în niciun caz să nu depășească 1/3 din efectivul prezent al navei.

Art. 398. — Pe timpul marșului, staționării la cheu sau la ancoră, în funcție de complexitatea tehnicii, se prevede de regulă următorul personal de serviciu:

a) ofițer de cart, când nava se află în marș și în staționare la ancoră sau în alte locuri decât locul de staționare permanentă al structurii din care face parte nava;

b) ofițer de gardă pe navă, când nava se află în staționare la cheu sau la ancoră în locul de staționare permanentă;

c) cartul punte;

d) cartul navigație;

e) cartul comunicații și supraveghere radio-electronică;

f) cartul electromecanică;

g) cartul vitalitate;

h) echipajul ambarcațiunii de serviciu.

Art. 399. — Serviciul de cart reprezintă o formă a serviciului la bord, când nava se află în marș, la ancoră (geamandură) sau la cheu.

Art. 400. — Personalul aflat în serviciul de cart se va afla în permanență la post, putând să-l părăsească numai după predarea serviciului sau la ordinul (cu aprobarea) ofițerului de cart.

Art. 401. — Serviciul de cart se execută în trei schimburi, de regulă după următorul orar:

a) schimbul I, orele 8.00—12.00 și 20.00—24.00;

b) schimbul II, orele 12.00—16.00 și 00.00—04.00;

c) schimbul III, orele 16.00—20.00 și 4.00—08.00.

Art. 402. — Fiecare membru al echipajului, numit în serviciul la bordul navei, răspunde pentru activitatea sa în postul încredințat, în conformitate cu sarcinile și îndatoririle stabilite prin rolurile navei.

Art. 403. — În marș, pe întreaga navă, echipajul execută cart la posturi, în funcție de starea de pregătire ordonată și în conformitate cu rolurile navei.

Art. 404. — Când nava acostează în alte porturi sau locuri de staționare, când trebuie păzite anumite materiale la mal sau la bord, când nava se află pe doc, precum și oricând este necesar, în cadrul serviciului la bord se pot înființa posturi de pază în conformitate cu reglementările interne în vigoare.

Art. 405. — Personalul aflat în serviciu nu are dreptul să înceteze sau să încredințeze altei persoane executarea îndatoririlor ce îi revin.

Art. 406. — Pe timpul zilei, personalul serviciului de cart care nu se află în post participă la program.

Art. 407. — Pe timpul alarmelor și exercițiilor, personalul aflat în serviciu execută atribuțiile conform rolurilor navei.

## 2. Ofițerul de cart

### 2.1. Îndatoriri generale

Art. 408. — (1) Ofițerul de cart este persoana careia comandantul îi încredințează conducerea și siguranța navei, precum și conducerea echipajului pe timpul marșului și în staționare la ancoră sau în alte locuri decât locul de staționare permanentă al structurii din care face parte nava. În îndeplinirea îndatoririlor sale, ofițerul de cart este subordonat comandantului navei.

(2) Ofițerului de cart i se subordonează, în perioada cartului său, întregul personal aflat în serviciu la bordul navei.

Art. 409. — În marș, ofițerul de cart se va găsi tot timpul pe comandă, fiindu-i interzis să își părăsească postul fără aprobare.

Art. 410. — În situații deosebite, care impun prezența comandantului pe comandă, ofițerul de cart este obligat să îl cheme. Când nava este în caz de pericol iminent, el este obligat să acționeze din proprie inițiativă, anunțând urgent pe comandantul navei.

Art. 411. — Ofițerul de cart conduce acțiunile pentru menținerea vitalității navei până la preluarea conducerii navei de către comandant.

Art. 412. — Ofițerul de cart ia măsurile ce se impun în caz de înrăutățire a timpului sau pe vizibilitate redusă.

Art. 413. — Atât în marș, cât și pe timpul staționării la ancoră, ofițerul de cart va avea la post: binoclu, ceas, fluier, megafon, pistol de semnalizare (cartușe reactive de semnalizare), instrumente de lucru pe hartă.

Art. 414. — În timpul cartului, ofițerul de cart completează jurnalul de bord, iar la predarea serviciului certifică prin semnătură.

Art. 415. — Ofițerul de cart are următoarele obligații:

a) să cunoască întrebuițarea în misiune a armamentului de la bordul navei;

b) să mențină starea de pregătire ordonată în vederea luptei sau marșului;

c) să mențină siguranța navei și prevenirea abordajelor;

d) să urmărească îndeplinirea atribuțiilor de către personalul de serviciu;

e) să asigure executarea observării vizuale și tehnice, precum și transmiterea și recepționarea la timp a semnalelor;

f) să întrebuițeze corect semnalele de recunoaștere;

g) să transmită semnale de alarmare ordonate;

h) să cunoască întrebuițarea aparatului și a instalațiilor din comandă;

i) să cunoască în orice moment starea mijloacelor de salvare;

j) să ia măsuri pentru darea onorului navelor pe care le întâlnește;

k) să se asigure de buna funcționare a luminilor de navigație și a instalației de semnalizare acustică pe timp de vizibilitate redusă;

l) să urmărească permanent situația hidrometeorologică.

Art. 416. — La intrarea în serviciu, ofițerul de cart este obligat să se informeze despre:

a) starea de pregătire ordonată;

b) punctul și elementele de marș ale navei (drum, număr de rotații la mașini);

c) formația, locul în formație și elementele formației (la navigația în formație);

d) semnalele de recunoaștere;

e) mecanismele și instalațiile în funcțiune;

f) starea și regimul de lucru al mijloacelor tehnice de observare;

g) situația hidrometeorologică;

h) regulile de port sau de radă;

i) starea de pregătire a mijloacelor de salvare;

j) locul unde se găsesc comandantul și ofițerul secund;

k) ordinele și dispozițiile în curs de executare;

l) activitățile de pregătire, exercițiile și lucrările care se execută la navă.

Art. 417. — În mapa cu documentele ofițerului de cart se vor găsi:

a) jurnalul de bord;

b) instrucțiunile ofițerului de cart cu: schema observărilor și apărării navei, extras din rolul de vitalitate, schema navei cu legăturile interioare, schema organizării serviciului de cart;

c) Regulamentul serviciului la bordul navelor; R.I.P.A.M.; R.N.D.;

d) Codul semnalelor de misiune și evoluții;

e) situația plinurilor navei;

f) planificarea serviciului de cart;

g) semnalele de recunoaștere în vigoare;

h) instrucțiuni privind:

— semnalele internaționale folosite în caz de naufragiu;

— semnalele internaționale folosite de forțele care participă la operațiunile de salvare;

i) texte standard (în limba engleză) pentru coordonarea tuturor acțiunilor desfășurate cu nave din flotele altor țări, pe mare;

j) abrevierile radio folosite pentru coordonarea operațiunilor de căutare și salvare pe mare.

**2.2. Îndatoririle ofițerului de cart pe timpul marșului**

Art. 418. — În marș, ofițerul de cart răspunde de:

- a) menținerea navei la drumul și viteza ordonate;
- b) menținerea locului în formație (când se navighează în formație);
- c) folosirea corectă a luminilor de navigație și a instalațiilor de semnalizare acustică;

d) descoperirea pericolelor de navigație și evitarea acestora.

Art. 419. — Când comandantul navei sau ofițerul secund lipsesc de pe comandă, ofițerul de cart răspunde de:

- a) prevenirea abordajelor;
- b) salvarea oamenilor căzuți în apă.

Art. 420. — Ofițerul de cart este obligat:

- a) să țină la zi navigația și să determine periodic punctul navei;
- b) să mențină drumul, viteza și locul ordonat în formație;
- c) să completeze jurnalul de navigație;
- d) să urmărească executarea întocmai de către timonier a ordinelor date;

e) în timpul schimbărilor de viteză, de drum ca și pe timpul întoarcerilor și ieșirilor din formație, să ordone semnalizatorului de cart să dea semnalele respective;

f) în timpul navigației cu lumini, să ordone observatorilor executarea unui control permanent asupra bunei funcționări a luminilor de navigație;

g) în orice situație să respecte și să ordone darea semnalelor conform R.I.P.A.M. sau R.N.D.;

h) la întâlnirea cu alte nave să sesizeze pericolele de coliziune și să ia măsuri de evitare a acestora conform prevederilor R.I.P.A.M. (R.N.D.);

i) să nu permită prezența pe comandă a persoanelor care nu au atribuții de serviciu;

j) să raporteze imediat comandantului schimbările de situație sau condițiile de navigație care ar putea influența siguranța navigației sau îndeplinirii misiunii primite.

Art. 421. — Ofițerul de cart nu are dreptul să schimbe drumul și viteza fără permisiunea comandantului navei, cu excepția cazurilor neprevăzute ce ar amenința siguranța navigației.

**2.3. Îndatoririle ofițerului de cart pe timpul staționării la ancoră (geamandură)**

Art. 422. — Pe timpul staționării la ancoră (geamandură), ofițerul de cart răspunde de:

- a) siguranța navei în staționare;
- b) menținerea stării de pregătire pentru misiune ordonată;
- c) protecțiile și apărările navei;
- d) respectarea regulilor portuare și de radă;
- e) executarea programului ordonat pe navă.

Art. 423. — La luarea în primire a serviciului de cart în staționare la ancoră (geamandură), ofițerul de cart primește de la predecesorul său următoarele date:

- a) punctul navei și procedeele prin care a fost determinat;
- b) starea de pregătire pentru marș și starea de pregătire a navei în vederea luptei;
- c) adâncimea apei, natura fundului, curenții;
- d) lungimea lanjului la apă (parâmele date la geamandură);
- e) starea de pregătire pentru fundarisirea celei de-a doua ancore;
- f) situația hidrometeorologică și prognoza;
- g) formația navelor care staționează la ancoră și locul navei în formație;
- h) ordinele primite și în curs de executare;
- i) numărul ambarcațiunilor plecate de la navă și cele care se află lângă navă;
- j) situația prezenței personalului la bord;
- k) locul unde se află comandantul și ofițerul secund.

Art. 424. — Ofițerul de cart este obligat:

a) să urmărească situația hidrometeorologică, să măsoare forța vântului din oră în oră (când este cazul mai des) și să ia măsuri pentru vreme rea;

b) să urmărească dacă nava derivează (dacă ancora derapează);

c) să urmărească mișcările de nave și ambarcațiuni în radă și să ia măsuri în cazul apropiierilor periculoase;

d) să pregătească, la ordinul comandantului, nava pentru primirea navelor și ambarcațiunilor care vin la acostare, indicând acestora bordul de acostare;

e) să completeze jurnalul de bord;

f) să execute ordinele și semnalele transmise de nava comandant și să le consemneze în jurnalul de bord;

g) să asigure menținerea observării vizuale și tehnice, iar pe timp de ceață să ordone darea semnalelor conform R.I.P.A.M. (R.N.D.);

h) să cunoască toate lucrările ce se execută de către echipaj în afara bordului și în arboradă.

**3. Ofițerul de gardă pe navă**

Art. 425. — (1) Ofițerul de gardă pe navă este persoana căreia comandantul îi încredințează siguranța navei, precum și conducerea echipajului pe timpul staționării la ancoră sau cheu în locul de staționare permanentă al structurii din care face parte nava. În îndeplinirea îndatoririlor sale, ofițerul de gardă pe navă este subordonat comandantului navei.

(2) Ofițerului de gardă pe navă i se subordonează, în perioada cartului său, întreg personalul aflat în serviciu la bordul navei.

Art. 426. — Pe timpul executării serviciului, ofițerul de gardă pe navă îndeplinește atribuțiile ofițerului de cart prevăzute la art. 422—424.

**4. Documentele navei**

Art. 427. — (1) Documentele principale ale navei sunt jurnalul de bord și jurnalul de mașini.

(2) La nivelul compartimentelor navei, respectiv componentelor de specialitate, se elaborează și se completează și alte documente de evidență și control a activităților, în conformitate cu instrucțiunile specifice acestora.

**4.1. Jurnalul de bord**

Art. 428. — Jurnalul de bord este documentul juridic de evidență și control al activităților și al evenimentelor ce se desfășoară la bordul navei. La producerea unor coliziuni, puneri pe uscat sau avarii grave, acesta se sigilează și se introduce în funcțiune jurnalul de bord de rezervă.

Art. 429. — Jurnalul de bord se completează de către ofițerul de cart, în conformitate cu instrucțiunile tipărite pe formulare. La navele unde nu se execută serviciul de ofițer de cart, jurnalul de bord se completează de către comandantul navei.

Art. 430. — (1) În jurnalul de bord se trec:

- a) misiunile primite, începerea și terminarea activităților;
- b) semnalele primite și transmise;
- c) evenimentele petrecute la ancoră sau la cheu;
- d) numele persoanelor sosite la bord;
- e) salutarile acordate de către navă;
- f) primirea (debarcarea) diferitelor materiale;
- g) accidente, avariile, degradările sau pierderile de materiale;
- h) situația plinurilor la muniție, combustibil, lubrifianți, apă și alimente;
- i) schimbări în asieta navei;
- j) plecarea și sosirea ambarcațiunilor la bord;

(2) În afară de cele de mai sus, în marș, în jurnalul de bord se înscriu:

- a) drumurile adevărate și drumurile compas urmate de navă;

- b) poziția navei, calculată prin estimare, prin calcule astronomice sau cu mijloace tehnice;
- c) schimbări de drum;
- d) distanțele până la reperele de la coastă și orele la care au fost măsurate;
- e) orele la care uscatul a dispărut din vedere;
- f) ordinea în care se navighează în formație;
- g) schimbările de poziție;
- h) incidentele de navigație;
- i) situația hidrometeorologică și perturbațiile intervenite;
- j) ora și releventele luate la faruri și insule;
- k) comenzile ordonate la timonă și la mașini;
- l) drumurile și vitezele probabile ale navelor întâlnite, releventele la acestea, precum și alte date referitoare la situația de navigație.

Art. 431. — Comandantul navei și ofițerul secund urmăresc completarea corectă a jurnalului de bord.

#### 4.2. Jurnalul de mașini

Art. 432. — Jurnalul de mașini este documentul în care șeful componentei de specialitate electromecanic înscrie cu exactitate orele de marș și staționare, orele la care s-au efectuat manevrele, cantitatea de combustibil primită și consumată, starea de funcționare a tehnicii, precum și alte date care interesează serviciul de misiune electromecanic. Jurnalele de mașini se completează în conformitate cu instrucțiunile tipărite pe formularele tip.

#### 4.3. Înregistrările pe bandă magnetică

Art. 433. — În comanda de navigație a navelor se pot utiliza benzi audio sau casete video pentru înregistrarea activităților (ordine, comenzi, rapoarte), în următoarele situații: pe timpul manevrelor de intrare (ieșire) în (din) porturi, la executarea misiunilor pe mare sau fluvii, la producerea unor avarii, puneri pe uscat sau a altor incidente de navigație, la navigația prin strâmtori sau raioane periculoase, în condiții meteo grele, pe timpul intervențiilor pentru salvarea vieții umane pe mare etc. Casetele audio sau video se predau la compartimentul de documente secrete unde au fost luate în evidență și constituie probe (asemănătoare cutiei negre de la aeronave) în diferite situații (litigii navale, accidente de navigație etc.).

## CAPITOLUL XII

### Exploatarea și întreținerea navei

Art. 434. — Toți membrii echipajului răspund de păstrarea, întreținerea și exploatarea tehnicii, armamentului și materialelor din dotarea navei pe care le au în primire.

Art. 435. — În obligațiile acestora intră:

- a) verificarea periodică a existenței tehnicii, armamentului și materialelor;
- b) cunoașterea în detaliu a caracteristicilor și a regulilor de întrebuințare, precum și menținerea tehnicii, armamentului și materialelor în stare de funcționare și curate;
- c) exploatarea tehnicii și armamentului în conformitate cu instrucțiunile tehnice, prevenirea și înlăturarea defectelor constatate;
- d) verificarea reparațiilor executate prin probe de funcționare.

Art. 436. — Pentru prevenirea avariilor și pentru buna funcționare a armamentului și tehnicii, membrii echipajului care le au în primire sunt obligați să execute:

- a) aplicarea întocmai a instrucțiunilor de exploatare pe timpul funcționării (întrebuințării);
- b) remedierea defecțiunilor constatate și informarea despre aceasta.

Art. 437. — Organizarea și desfășurarea activităților de întreținere și reparare a navelor se execută în conformitate cu prevederile „Normativului privind asigurarea tehnică de marină,

a structurilor deținătoare de nave din Ministerul Administrației și Internelor”.

Art. 438. — Principalele măsuri și acțiuni pentru organizarea, asigurarea vitalității, flotabilității și stabilității navei sunt prezentate în anexa nr. 8.

Art. 439. — Principalele măsuri de securitate și sănătate în muncă și de prevenire a incendiilor la bordul navelor aparținând Ministerului Administrației și Internelor sunt prezentate în anexa nr. 9.

## CAPITOLUL XIII

### Organizarea și desfășurarea pregătirii echipajului

Art. 440. — Organizarea și desfășurarea pregătirii echipajului au drept scop:

- a) însușirea practică a specialității, formarea și perfecționarea deprinderilor de folosire în misiune a armamentului și tehnicii, a deprinderilor de a acționa unitar în îndeplinirea misiunilor ce revin navei;
- b) însușirea cunoștințelor și formarea deprinderilor marinărești și în acțiunile pentru vitalitatea navei;
- c) formarea și menținerea coeziunii echipajului pentru asigurarea îndeplinirii misiunilor.

Art. 441. — Organizarea și desfășurarea pregătirii echipajului vor avea în vedere:

- a) specificul misiunilor ce revin navei, în funcție de clasa și tipul acesteia;
- b) regulamentele, instrucțiunile de folosire în misiune a navei, dispozițiile și normele stabilite de eșaloanele superioare;
- c) starea în care se găsește nava și misiunile primite;
- d) măsurile ce se impun pentru menținerea capacității de misiune a navei.

Art. 442. — (1) Pregătirea generală a echipajului se desfășoară în scopul formării deprinderilor de a acționa unitar pentru îndeplinirea misiunilor navei, urmărindu-se în mod deosebit:

- a) antrenarea echipajului în îndeplinirea atribuțiilor conform rolurilor;
- b) verificarea și perfecționarea organizării de misiune și a activității curente a navei;
- c) formarea și perfecționarea deprinderilor șefilor componentelor de specialitate;
- d) verificarea stadiului pregătirii echipajului în vederea îndeplinirii misiunilor navei.

(2) Planul pregătirii echipajului se concepe ținându-se seama de posibilitățile reale de a-l îndeplini.

Art. 443. — Pentru perioada când nava se află în reparații se întocmește un program special de pregătire, activitatea echipajului la bord fiind orientată pentru studierea caracteristicilor navei, ale armamentului și tehnicii de la bord.

Art. 444. — Navelor ieșite din reparații sau conservare li se acordă timp pentru organizarea de misiune și curentă, pentru pregătirea și antrenarea echipajelor în vederea cunoașterii îndatoririlor pentru executarea misiunilor specifice.

Art. 445. — Exercițiile generale pe navă se conduc de către comandantul navei sau ofițerul secund.

## CAPITOLUL XIV

### Dispoziții finale

Art. 446. — (1) Șefii (comandanții) structurilor care au în dotare nave maritime sau fluviale vor lua măsuri pentru cunoașterea și aplicarea întocmai a prevederilor prezentului regulament.

(2) Structurile care au în dotare nave vor elabora dispoziții/ordine proprii, care vor urmări alinierea conținutului prezentului regulament la specificul lor de activitate.

Art. 447. — Anexele nr. 1—10 fac parte integrantă din prezentul regulament.

TABEL CU ECHIPAJUL MINIM DE SIGURANȚĂ A NAVIGAȚIEI

Categorie/Tip nava	Comandant nava	Comandant (Conducator) salupă /ambarcațiune.	Ofițer secund	CSN				CSE			Ajutor comandant imbarcațiune	Total
				șef echipaj, șef compartiment	timonier	marinar	șef mecanic	mecanic (motorist)	electrician			
Nava maritimă de supraveghere (proiect tip P-157)	1		1	2	1	2	1	3	1		12	
<b>Nave de Patrulare și Intervenție</b>												
Nava maritimă de patrulare (proiect tip 0111-C)	1		1	1	1	2	1	2	1		10	
Nava maritimă de patrulare (proiect tip 834-M)	1		1	1	1	1	1	2	1		8	
Nava fluvială de patrulare (proiect tip 822-M)	1		1	1	1	2	1	1	1		8	
Nava fluvială de patrulare (proiect tip C-119, 383)	1		1	1	1	1	1	1	1		5	
<b>Salupe de patrulare, control și/sau intervenție</b>												
Salupa de intervenție (proiect FREEWAY, R1250)		1				1		1			3	
Salupa de intervenție (proiect MAREN, R-1120, CLASS 500)		1						1			2	
Salupa fluvială de patrulare (proiect WOLLA, 410, U 371)		1						1			2	
Salupa fluvială de patrulare (proiect 186, 106)		1									1	
<b>Ambarcațiuni de patrulare, intervenție, control și/sau salvare</b>												
Ambarcațiune de abordaj și control proiect SLP-5400, barca pneumatică cu motor, barca cu motor		1									1	
Ambarcațiune de patrulare, intervenție, control/salvare (proiect Bayliner 160 Runabout, Quicksilver 470 Sport, HARPOON, MF 580)		1								1	2	
Ambarcațiune de patrulare, intervenție, control/salvare (proiect HTI 425,RR4.2, F50, DRUSSILA, FORWARD etc.)		1									1	
<b>Nave cu misiuni speciale</b>												
Nava de remorcare și salvare (proiect 405, I367)	1			1		1	1	1	1		5	
Remorcher fluvial	1			1		1	1	1	1		7	
Nava stins incendii (bac autopropulsat, salupa p.s.i.)	1					1	1	1	1		3	
Nava sanitară (proiect 383 S)	1			1		1	1	1	1		5	
<b>Nave de transport și aprovizionare</b>												
Tanc maritim propulsat (proiect I407)	1		1	2	1	3	1	3	1		13	
Tanc fluvial nepropulsat (proiect TFN 200, TFN 55)						1					1	
Gabara fluvială propulsată 50 T	1					1	1	1	1		4	
Bac fluvial propulsat (proiect BF 15, BM)	1					1	1	1	1		3	
Slep fluvial nepropulsat						1					1	
<b>Nave cu destinație specială</b>												
Atelier plutitor	1			1		1	1	1	1		5	
Nava baza (proiect 0420)	1			1		1	1	1	1		5	
Doc plutitor 200 t.	1			1		2	1	2	1		7	
Doc plutitor 80 t.	1			1		1	1	1	1		4	
<b>Pontoane de acostare, pontoane dormitor</b>												
Ponton dormitor (proiect PDN 40, PDN 50)		1						1			2	
Ponton acostare cu cabina											1	

\*) Anexa nr. 1 este reprodusă în facsimil.

**ROLURILE NAVEI****A. Încadrarea numerică cu personal a navei**

Denumirea posturilor și serviciilor	Locul unde se află amplasat pe navă	Încadrarea					Total	Observații
		Ofițeri	Maiștri militari	Agenți/ Subofițeri	Personal contractual	Gradați și soldați voluntari		
Postul de comandă								
Componenta .....								
<b>TOTAL:</b>								

**B. Tabel nominal cu încadrarea funcțiilor și repartizarea echipajului**

Nr. crt.	Denumirea posturilor și a componentei	Denumirea funcției conform statului de organizare	Numele și prenumele	Gradul	Seria	Observații
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						

**C. Model pentru roluri de misiune**

Nr. crt.	Funcția conform statului de organizare	Numele și prenumele	Gradul	Seria	Îndatoriri	Înlocuitor (seria)
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						

**D. Model pentru roluri zilnice**

Nr. crt.	Funcția conform statului de organizare	Numele și prenumele	Gradul	Seria	Locul unde se desfășoară activitatea	Îndatoriri	Înlocuitor (seria)
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							

## REGULI

### pentru persoanele îmbarcate temporar la bordul navei

#### A. Generalități

1. Prin *persoane îmbarcate temporar la bordul unei nave* se înțelege:

- a) persoane din conducerea structurii respective sau a ministerului, sosite la bord pentru un timp mai mare de 24 de ore, în vederea executării unor activități dispuse/ordonate;
- b) personalul șantierelor navale sau atelierelor de reparații îmbarcat pentru un timp mai mare de 24 de ore la bordul navei pentru probe de marș și probe ale armamentului și tehnicii navei;
- c) subunități constituite, care trebuie transportate cu nava;
- d) pasageri.

2. Persoanele îmbarcate temporar la bordul unei nave se înscriu în jurnalul de bord, specificându-se pe ce bază și în ce scop s-a efectuat îmbarcarea. În cazul subunităților constituite, în jurnalul de bord se înscriu doar gradul, numele și prenumele comandantului de subunitate și efectivul îmbarcat.

3. Persoanelor îmbarcate temporar la bord li se aduc la cunoștință prevederile acelor articole și capitole privitoare la regulile de comportare la bord.

4. După sosirea la bord, șeful de echipaj distribuie fiecărei persoane centură (vestă) de salvare, arătându-i modul de folosire a acesteia, iar ofițerul secund o trece în rolul de abandonare a navei și o repartizează pe mijloacele de salvare colectivă.

5. În situația în care apar neînțelegeri între persoanele îmbarcate temporar la bord și echipaj care afectează viața la bordul navei și activitățile de pregătire, ele sunt rezolvate de ofițerul secund al navei, care este obligat să raporteze comandantului navei despre acestea și măsurile luate.

6. Persoanele îmbarcate temporar la bordul navei sunt repartizate pe compartimente de către ofițerul secund, fără ca acest lucru să stingherească activitatea echipajului navei.

7. Cazarea unor personalități se execută după ordinele date de comandantul navei. Dacă printre persoanele îmbarcate sunt și femei, acestora li se repartizează încăperi separate.

8. Persoanele îmbarcate temporar la bordul unei nave au următoarele obligații:

- a) să cunoască și să aplice regulile de comportare la bord;
- b) să se conformeze ordinelor comandantului navei, ofițerului secund și ofițerului de cart;
- c) să respecte programul ordonat pe navă;
- d) să păstreze ordinea și curățenia la bord;

e) să nu degradeze mobilierul, instalațiile și obiectele de inventar din cabinele, careurile și cazarmile în care sunt cazate;

f) să cunoască mijloacele individuale și colective de salvare și să participe la exercițiile organizate pentru folosirea lor;

g) să respecte cu strictețe regulile de securitate și sănătate în muncă și de protecție a mediului;

h) să participe la instructajul privind securitatea și sănătatea în muncă, prevenirea incendiilor și a accidentelor la bord;

i) să aibă o atitudine politicoasă față de echipajul navei și să nu deranjeze în mod inutil personalul aflat în serviciu;

j) să cunoască semnificația semnalelor ce se dau pe navă și să se conformeze acestora.

#### B. Pasagerii

1. Persoanele aflate temporar la bord care nu au atribuții de serviciu pe navă se numesc pasageri.

2. Rămânerea la navă a unor pasageri mai mult de 24 de ore și debarcarea acestora se consemnează în jurnalul de bord al navei. În situații excepționale, comandantul navei are dreptul să primească pasageri la bord pe răspunderea sa, dar este obligat să raporteze despre aceasta pe cale ierarhică, imediat ce este posibil.

3. Primirea pasagerilor care nu fac parte din efectivele Ministerului Administrației și Internelor este permisă numai:

a) pentru îndeplinirea atribuțiilor sau a misiunilor, atunci când situația o impune;

b) în caz de salvare de la înec, de avarii sau dezastru, atât pe mare sau fluviu, cât și pe uscat, indiferent cărui stat îi aparțin cetățenii respectivi;

c) pe timpul navigației în apele teritoriale, dacă luarea pasagerilor la bord se face pe baza unui ordin/dispoziției șefului direct al comandantului navei.

4. Pasagerii salvați de la înec sau de la dezastru trebuie să fie debarcați la uscat și predați oficialităților locale imediat ce situația o permite.

5. Nu este permis niciunui membru al echipajului să își ia la bord familia pentru a naviga împreună cu ea.

6. Dacă pe navă se îmbarcă pasager o personalitate militară sau civilă, amiral, general, comandantul navei este obligat să îl informeze despre activitatea de la bord și asupra condițiilor în care se execută navigația.

## DESCRIEREA ȘI CARACTERISTICILE

### pavilionului navelor, mărcilor distinctive și pavilionului de provă

1. Pavilionul navelor este reprezentat printr-o pânză de formă dreptunghiulară, având imprimate pe ambele fețe culorile drapelului național.

2. Marca distinctivă a Președintelui României este reprezentată printr-o pânză de formă pătrată, având imprimate pe ambele fețe culorile drapelului național. Culorile drapelului sunt încadrate de jur-împrejur de două chenare de culoare albă și albastră, cel de culoare albastră fiind dispus în exterior. Pe margini (mai puțin cea dinspre grandee), marca are franjuri din fir auriu.

3. Marca distinctivă a Primului-ministru al României este reprezentată printr-o pânză de formă pătrată, având imprimate pe ambele fețe culorile drapelului național. Culorile drapelului sunt încadrate de jur-împrejur de două chenare de culoare albă și galbenă, cel de culoare galbenă fiind dispus în exterior.

4. Marca distinctivă a ministrului administrației și internelor este reprezentată printr-o pânză de formă pătrată, având imprimate pe ambele fețe culorile drapelului național. Pe culoarea albastră, la mijlocul acesteia, pe ambele fețe, este imprimată pe verticală litera „M” de culoare albă.



5. Marca distinctivă a secretarilor de stat din Ministerul Administrației și Internelor este reprezentată printr-o pânză de formă pătrată, având imprimate pe ambele fețe culorile drapelului național. Pe culoarea albastră, la mijlocul acesteia, pe ambele fețe, sunt imprimate pe verticală 4 stele albe.

6. Mărcile distinctive de comandament ale directorilor generali (directorilor) ai structurilor aparatului central al Ministerului Administrației și Internelor, șefilor (comandanților) inspectoratelor generale, adjuncților directorilor structurilor aparatului central al Ministerului Administrației și Internelor, adjuncților șefilor (comandanților) inspectoratelor generale, șefilor (comandanților) inspectoratelor, respectiv ale șefilor (comandanților) grupărilor temporare de nave care au navele în dotare sunt reprezentate printr-o pânză de formă dreptunghiulară, împărțită în 4 dreptunghiuri egale, astfel:

a) pe primul dreptunghi (spre partea de prindere, sus) sunt imprimate pe ambele fețe culorile drapelului național;

b) pe al doilea dreptunghi (partea de sus), pe fond de culoare albastru-deschis, este imprimat pe ambele fețe însemnul heraldic al Ministerului Administrației și Internelor;

c) pe al treilea dreptunghi, pe fond albastru-deschis, sunt imprimate pe ambele fețe stele, în număr de 4, 3, 2, respectiv 1,

de culoare galbenă. Stelele sunt dispuse simetric față de marginile laterale ale dreptunghiului, astfel:

— 4 stele — directorii generali (directorii) ai structurilor aparatului central al Ministerului Administrației și Internelor și șefii (comandanții) inspectoratelor generale;

— 3 stele — adjuncții directorilor structurilor aparatului central al Ministerului Administrației și Internelor și adjuncții șefilor (comandanților) inspectoratelor generale (similare);

— două stele — șefii (comandanții) inspectoratelor;

— o stea — șefii (comandanții) grupărilor temporare de nave;

d) pe al patrulea dreptunghi, pe fond albastru-deschis, este imprimată pe ambele fețe o ancoră de culoare neagră, în poziție verticală.

7. Pavilionul de provă este reprezentat printr-o pânză de culoare albastru-deschis și de formă dreptunghiulară, împărțită în două dreptunghiuri, astfel:

— pe primul dreptunghi (spre partea de prindere) sunt imprimate pe ambele fețe culorile drapelului național;

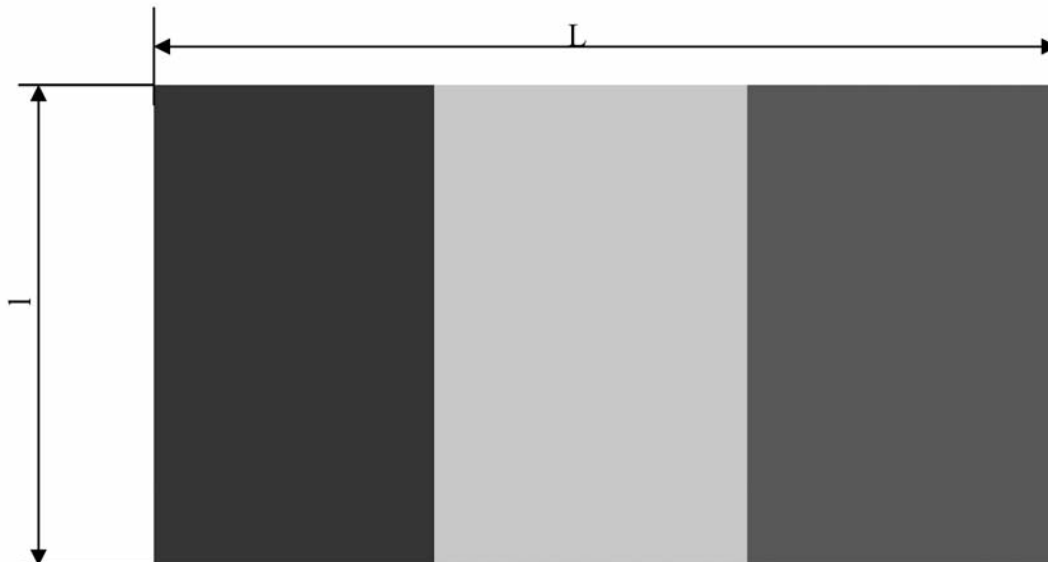
— pe al doilea dreptunghi sunt imprimate pe ambele fețe două ancore încrucișate.

8. Modelele pavilionului navelor, mărcilor distinctive și pavilionului de provă\*) sunt prevăzute în anexele nr. 4a—4g.

*ANEXA Nr. 4a*

#### Pavilionul navelor

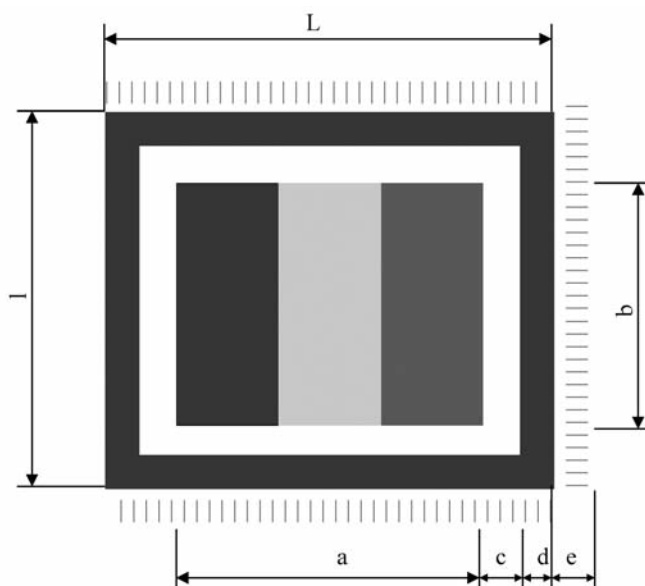
### PAVILIONUL NAVELOR



Dimensiuni (cm)	Mărimea				
	1	2	3	4	5
Lungimea (L)	180	120	90	60	45
Lățimea (l)	120	80	60	40	30

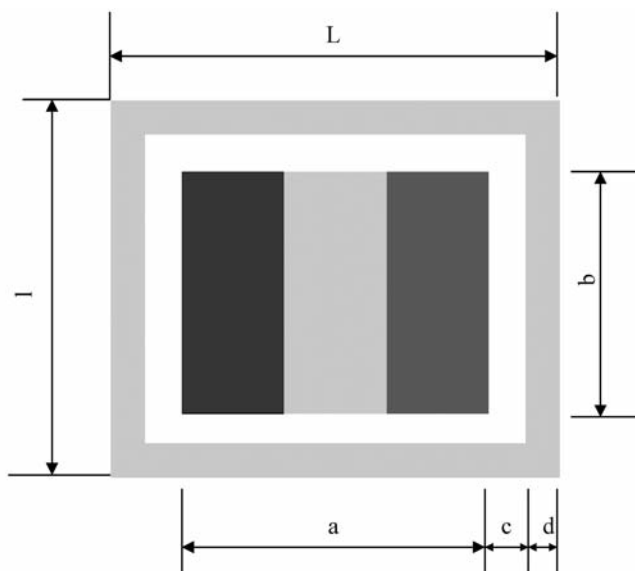
\*) Modelele prevăzute în anexele nr. 4a—4g sunt reproduse în facsimil.

### Marca distinctivă a Președintelui României

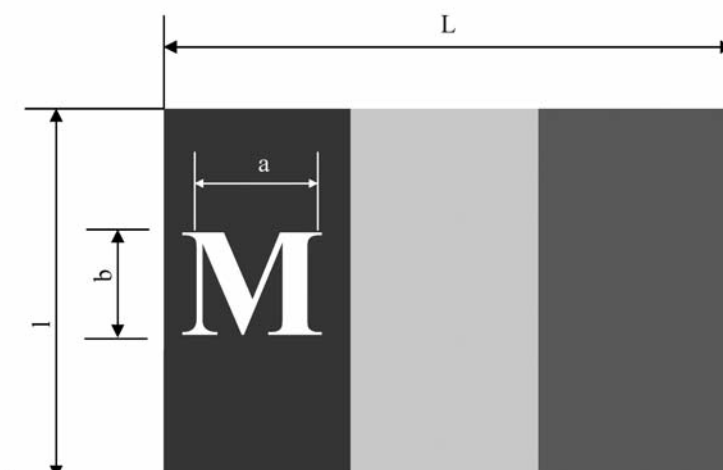


Dimensiuni (cm)	Mărimea					Culoarea
	1	2	3	4	5	
Lungimea (L)	148	114	95	75	58	
Lățimea (l)	148	114	95	75	58	
a	120	90	75	60	45	
b	120	90	75	60	45	
c	2	2	2	1,5	1,5	alb
d	12	10	8	6	5	albastru-cobalt
e	10	8	6	5	4	auriu

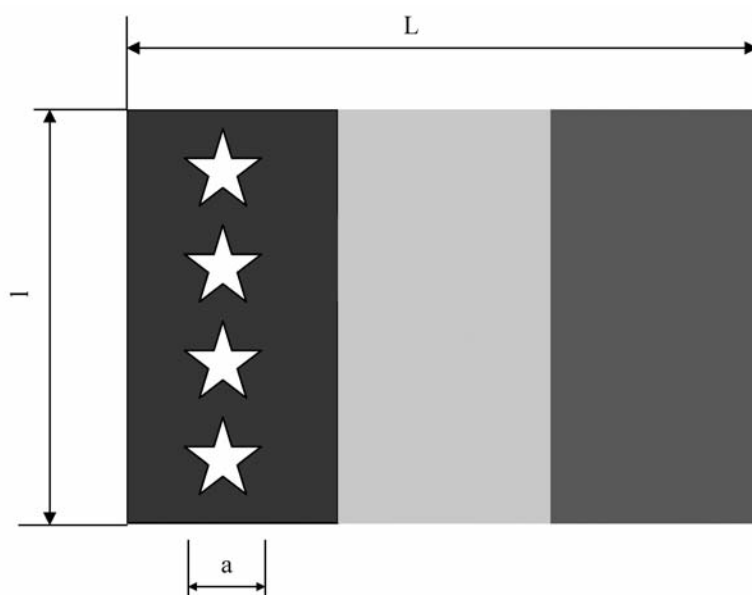
### Marca distinctivă a Primului-ministru al României



Dimensiuni (cm)	Mărimea					Culoarea
	1	2	3	4	5	
Lungimea (L)	148	114	95	75	58	
Lățimea (l)	148	114	95	75	58	
a	120	90	75	60	45	
b	120	90	75	60	45	
c	2	2	2	1,5	1,5	alb
d	12	10	8	6	5	galben-crom

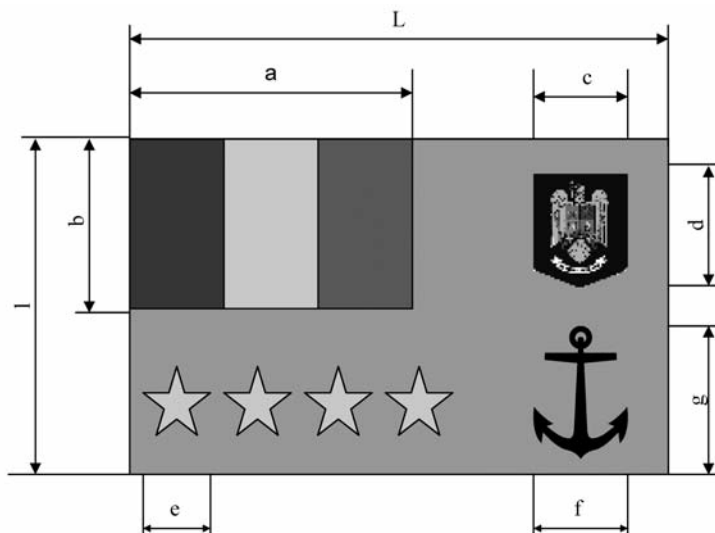
**Marca distinctivă a ministrului administrației și internelor**

Dimensiuni (cm)	Mărimea					Culoarea
	1	2	3	4	5	
Lungimea (L)	150	120	90	75	60	
Lățimea (l)	150	120	90	75	60	
a	50	40	30	25	20	alb
b	40	32	24	20	16	alb

**Marca distinctivă a secretarilor de stat din Ministerul Administrației și Internelor**

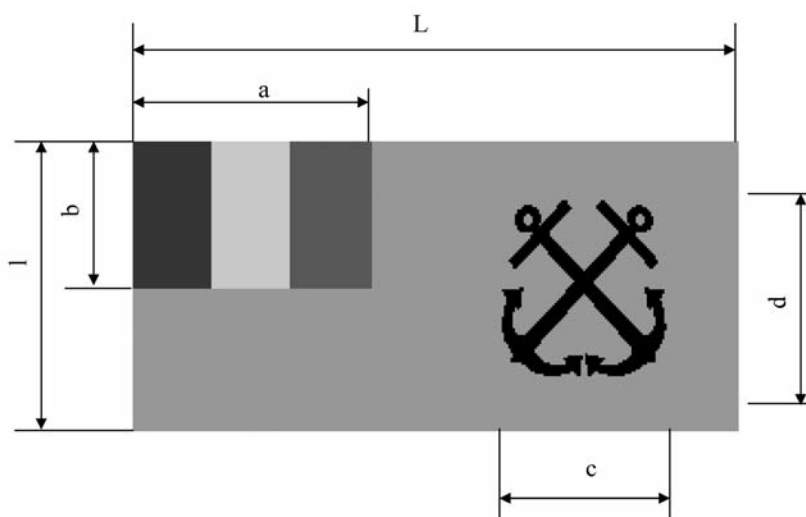
Dimensiuni (cm)	Mărimea					Culoarea
	1	2	3	4	5	
Lungimea (L)	150	120	90	75	60	
Lățimea (l)	150	120	90	75	60	
a	25	20	15	12,5	10	alb

## Marca de comandament



Dimensiuni (cm)	Mărimea					Culoarea
	1	2	3	4	5	
Lungimea (L)	150	120	90	75	60	
Lățimea (l)	100	80	60	50	40	
a	75	60	45	36	30	
b	50	40	30	25	20	
c	34	26	18	14	11	
d	40	31	22	18	14	
e	25	20	15	12	10	galben-crom
f	34	26	18	14	11	negru
g	40	31	22	18	14	negru

## Pavilion de provă



Dimensiuni (cm)	Mărimea			Culoarea
	1	2	3	
Lungimea (L)	150	120	90	
Lățimea (l)	100	80	60	
a	75	60	45	
b	50	40	30	
c	50	40	30	negru
d	60	50	40	negru

**CEREMONIALUL PRIMIRII PAVILIONULUI  
de către navele Ministerului Administrației și Internelor**

1. Pentru desfășurarea solemnității, echipajul se adună la puntea pupa, în formație ordonată, într-un singur bord. La sosirea persoanei oficiale care înmânează pavilionul, comandantul navei o întâmpină la schelă (scară), dă onorul și raportează cu formula: „Domnule (funcția sau gradul)..., echipajul (denumirea navei)... este gata pentru începerea ceremonialului înmânării pavilionului navei. Sunt comandantul navei (gradul și numele)...!”

2. Persoana care înmânează pavilionul se deplasează în fața echipajului (la mijlocul formației), îl salută și ocupă loc împreună cu invitații în bordul opus față de formație.

3. La sosirea membrului echipajului numit să aducă pavilionul, însoțit de gardă, șeful de cart sună cu sifleea semnalul „Garda la pavilion”, fanfara intonează marșul de întâmpinare, iar echipajul prezintă onorul (pavilionul va fi purtat pe ambele brațe, pliat, cu culoarea albastră deasupra).

4. Membrul echipajului care poartă pavilionul se oprește în fața echipajului, la mijlocul formației, iar garda își ocupă locul stabilit.

5. Comandantul navei dispune descoperirea în vederea oficierii serviciului religios, timp în care preoții ocupă locul stabilit. Membrii echipajului din garda pavilionului nu se descoperă.

6. Preoții oficiază serviciul religios de sfințire a pavilionului, timp în care asistența și echipajul au o comportare corespunzătoare solemnității, conformându-se ritualului religios.

7. După oficierea serviciului religios, persoana care înmânează pavilionul se deplasează în fața formației, dă citire dispoziției ministrului administrației și internelor privind intrarea navei în serviciu și acordarea pavilionului, preia pe ambele brațe pavilionul pliat și dispune: „Comandantul navei, la mine!”

8. După prezentarea comandantului navei, persoana care înmânează pavilionul se adresează cu formula: „Vă înmânez pavilionul (denumirea navei)..., care constituie drapelul navei!” Comandantul navei răspunde: „Servesc patria!”, se apropie, se descoperă, îngenunchează cu piciorul drept și sărută pavilionul, apoi se ridică, se acoperă și îl preia pe ambele brațe.

9. După înmânare, persoana oficială se deplasează lângă invitați, iar comandantul navei dispune echipajului: „Rostiți după

mine!”, după care pronunță solemn: „*Jur să păstrez ca pe lumina ochilor pavilionul tricolor, simbol al unității, suveranității și independenței naționale, al onoarei, vitejiei și gloriei poporului român, al tradițiilor eroice străbune și al patriei mele, România.*” (Echipajul repetă după comandant, pasaj după pasaj.)

10. După depunerea jurământului, garda pavilionului se deplasează în formație în coloană câte unul, în spatele comandatului, însoțindu-l la locul de arborare (bastonul pupa), iar în timpul deplasării comandantului cu pavilionul prin fața formației, echipajul strigă „Ura” prelung.

11. Când comandantul ajunge la locul de arborare, garda ia loc în formație.

12. Comandantul, ajutat de șeful de cart, depliază pavilionul și îl prinde de saula bastonului pupa.

13. Comandantul ordonă: „Drepti, echipaj la pavilion pentru onor” La această comandă garda prezintă onorul, iar echipajul în poziție „drepti” întoarce capul către pavilion.

14. Comandantul navei începe să ridice lent pavilionul în acordurile Imnului Național al României, intonat de fanfară sau transmis prin stația de amplificare.

15. După arborare, persoana care a înmânat pavilionul rostește o scurtă cuvântare despre semnificația acestui eveniment, în încheiere felicită echipajul, care ia poziția „drepti” fără comandă și răspunde cu „Ura” prelungit, repetat de 3 ori.

16. După încheierea solemnității, echipajul trece la programul ordonat, iar ofițerul de cart pe navă instalează primul schimb de cart la pupa navei care preia în pază și apărare pavilionul navei.

17. Primul pavilion primit de navă se păstrează într-o casetă sau vitrină, într-un loc stabilit prin dispoziție a structurii care are în dotare nava.

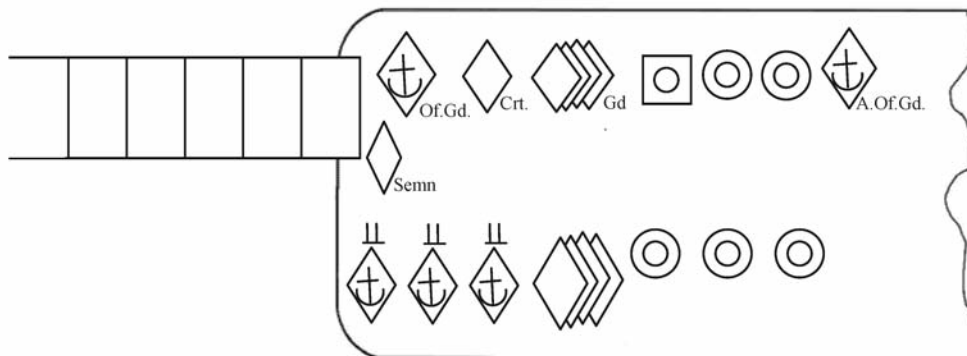
18. Atunci când o navă este distinsă cu ordine sau cu medalii, solemnitatea de înmânare a pavilionului care poartă distincții se face după aceleași prevederi (mai puțin rostirea jurământului), iar înainte de înmânarea pavilionului, persoana care înmânează distincția citește în fața echipajului navei decretul de acordare a distincției și brevetului respectiv.

19. Decorația și brevetul acordate navei se păstrează împreună cu primul pavilion al navei.

## SCHEME-MODEL PENTRU ADUNAREA ECHIPAJULUI\*)

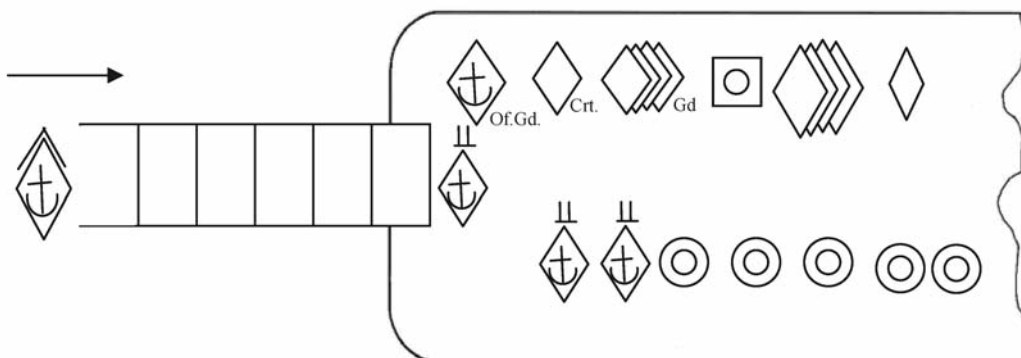
## 1.1. Schema cu adunarea echipajului pentru inspecții și ridicarea pavilionului

*Nava este acostată cu pupa la cheu*

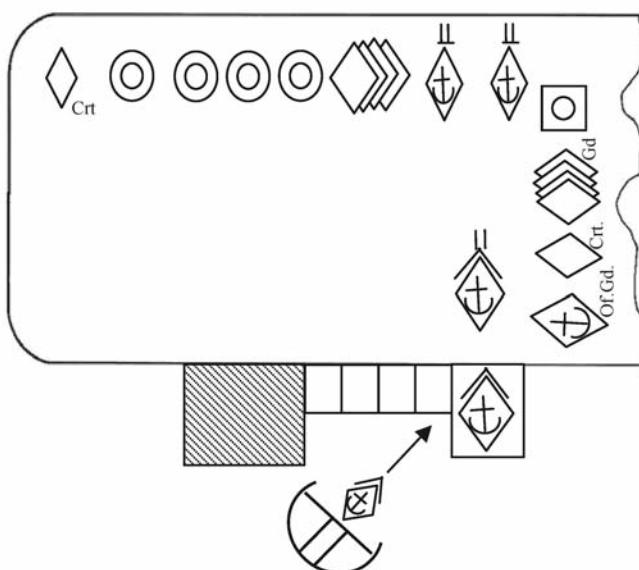


## 1.2. Schema cu adunarea echipajului pentru întâmpinarea șefului care vine de la mal

a) *Nava este acostată cu pupa la cheu*

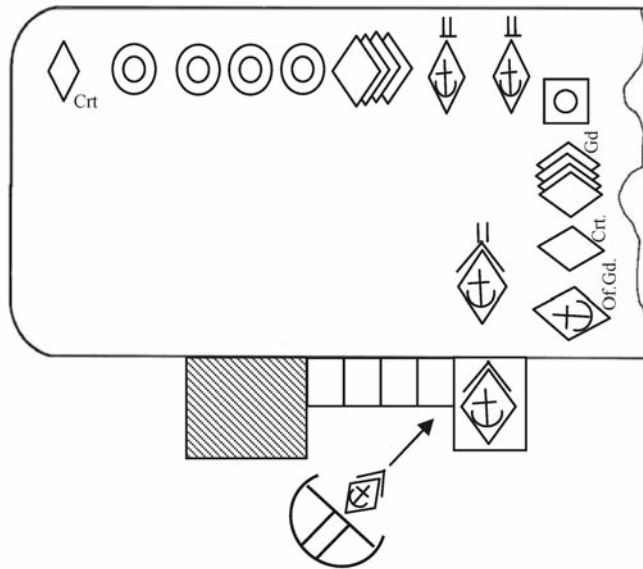


b) *Nava este acostată cu bordul la cheu*



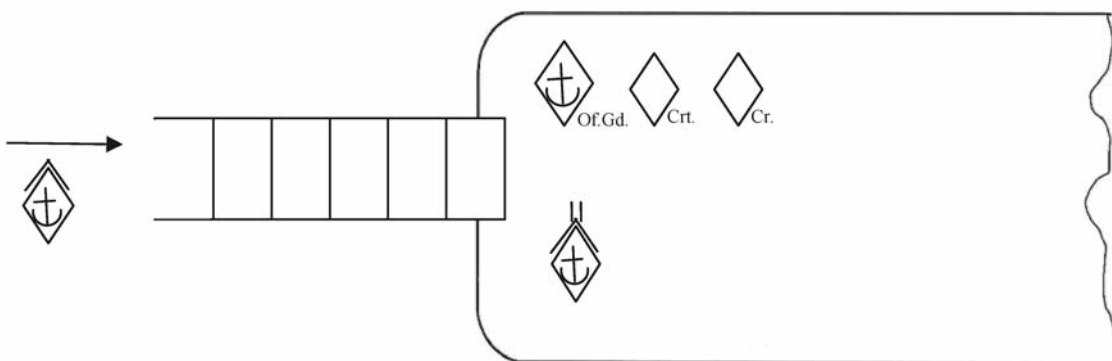
\*) Schemele-model sunt reproduse în facsimil.

**1.3. Schema cu adunarea echipajului pentru întâmpinarea șefului care vine la bord când nava este ancorată sau în derivă**

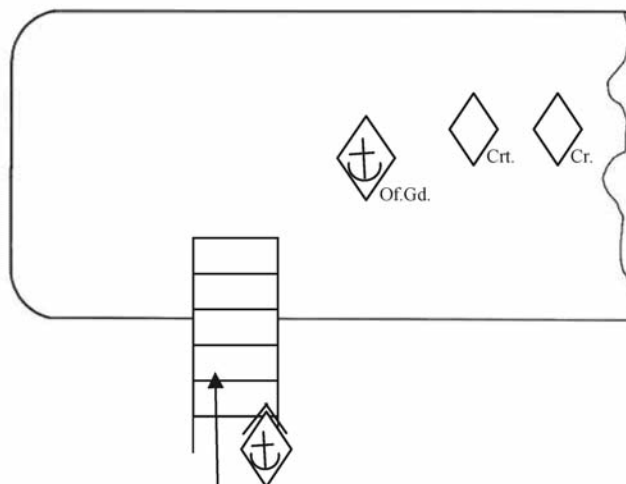


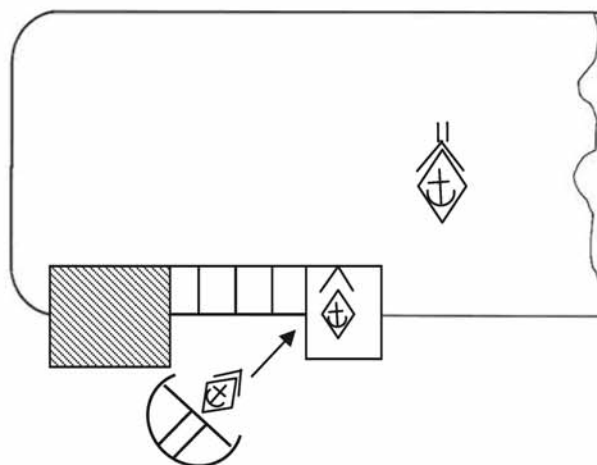
**2. Scheme-model cu dispunerea personalului de gardă și cart care întâmpină și conduce șefii sosiți la bord**













**2.1. Nava este acostată cu pupa la cheu**











**2.2. Nava este acostată cu bordul la cheu**



2.3. *Nava este la ancoră sau în derivă***- Legenda -**

- |   |   |
|---|---|
|    | - Direcția de deplasare   |
|    | - Șeful care este întâmpinat  |
|   | - Comandantul grupului / unității de nave                               |
|  | - Ofițerii din comanda grupului de nave                                 |
|  | - Comandantul navei   |
|  | - Comandantul secund / ofițerul secund                                  |
|  | - Formația de agenți care nu fac parte din componentele de specialitate |
|  | - Invitați  |
|  | - Componenta de specialitate  |
|  | - Muzica - trompetist sau gornist                                       |
|  | - Ofițer de cart  |
|  | - Ofițer de gardă pe navă   |



	- Ajutorul ofițerului de gardă (cartul punte)
	- Garda (numită din rândul agenților de la punte)
	- Șeful de cart (numit din rândul agenților de la punte)
	- Curierul de cart (numit din rândul agenților de la punte)
	- Agent de gardă pe bucătărie
	- Electromecanic de gardă
	- Semnalizator
	- Șalupă

## NOTĂ:

Schemele de adunare a echipajului pot fi adoptate în condițiile când spațiul de la pupa navei permite desfășurarea respectivelor ceremoniale.

*ANEXA Nr. 7  
la regulament*

## NORME

## privind criteriile de stabilire, dimensiunea și componența serviciului de gardă și siguranță

1. Pentru navele în stare operațională, aflate în staționare, serviciul de gardă și siguranță are următoarea componență:

a) la navele al căror echipaj minim de siguranță depășește numărul de 9 persoane — cel puțin două persoane, dintre care cel puțin una atestată pentru punte și cealaltă pentru mașini, conducerea revenind personalului care execută serviciul la punte;

b) la navele al căror echipaj minim de siguranță depășește numărul de 4 persoane, dar nu este mai mare de 9 persoane — cel puțin o persoană, cu cel puțin 2 ani vechime ambarcare.

2. Navele pe care se află îmbarcat un singur marinar (motorist), conform statului de organizare, sunt încredințate, în timpul staționării, personalului de gardă și siguranță aflat pe o altă navă, consemnându-se acest fapt în jurnalele de bord ale navelor respective.

3. Pentru navele sau ambarcațiunile la care nu se poate asigura permanent personal pentru paza și siguranța acestora, ele vor fi ancorate/acostate la pontoanele altor structuri ale ministerului, unde este organizat serviciul de gardă și siguranță, iar când acest lucru nu este posibil, vor fi luate măsuri pentru executarea serviciului conform prezentelor norme.

4. Pe navele propulsate sau nepropulsate care sunt folosite ca dormitoare (pontoane-dormitor, pontoane de acostare cu

cabine pe care se află ambarcate persoane etc.), serviciul de gardă și siguranță cuprinde în mod obligatoriu un marinar.

5. Pentru navele în stare neoperațională aflate în reparații, acostate, fără surse de energie electrică proprii, serviciul de gardă și siguranță este asigurat și în afara programului de lucru de un echipaj format din cel puțin un marinar.

6. În situația în care funcționează DG (diesel generator) proprii, echipajul menționat la pct. 5 se completează cu un motorist.

7. Se exceptează de la prevederile alin. 1 și 2 navele aflate în reparații care sunt preluate în întregime de șantierul ce efectuează reparațiile, acesta asumându-și toate responsabilitățile.

8. Pentru navele în stare neoperațională aflate în conservare la apă\*, serviciul de gardă și siguranță are următoarea componență:

a) pentru un număr de maximum 4 nave propulsate cu un deplasament mai mic de 50 tone fiecare sau nepropulsate, aparținând aceleiași structuri, care staționează în același loc — un singur marinar, cu cel puțin 2 ani vechime ambarcare, care asigură paza și siguranța întregului grup de nave;

b) la navele propulsate cu un deplasament cuprins între 50 tone și 200 tone — un marinar;

\* Nave în stare neoperațională aflate în conservare la apă sunt nave neoperaționale cu toate documentele tehnice valabile, cu mașinile, instalațiile, echipamentele și toate dotările în stare de funcționare, dar puse în stare de conservare, apte de a fi folosite numai după deconservare și completare cu echipaj.

c) la navele propulsate cu un deplasament mai mare de 200 tone — cel puțin un marinar și un motorist.

9. Pentru navele în stare neoperațională aflate la iernatic\*\* serviciul de gardă și siguranță este identic cu cel pentru nave neoperaționale aflate în parcul rece, la apă.

\*\* Nave în stare neoperațională aflate la iernatic sunt nave neoperaționale cu toate documentele tehnice valabile, dar care, datorită condițiilor hidrometeorologice, au fost duse de structura deținătoare în locurile de iernatic special amenajate pentru acest scop.

*ANEXA Nr. 8  
la regulament*

## REGULI

### pentru asigurarea vitalității, flotabilității și stabilității navei

#### I. Organizarea acțiunilor pentru menținerea vitalității navei

1. Prin *vitalitatea navei* se înțelege menținerea capacității de manevră a navei în condițiile inundării unor compartimente, scoaterii din funcțiune a armamentului și a tehnicii, provocate de găuri de apă, incendii și explozii.

2. Menținerea vitalității navei este o obligație fundamentală a fiecărui membru al echipajului.

3. Orice membru al echipajului care observă pătrunderea apei în interiorul navei sau izbucnirea unui incendiu trebuie să informeze imediat, prin orice mijloc posibil: „Gaură de apă (incendiu) în compartimentul ... coasta nr. ..” și să ia toate măsurile pentru astuparea găurii de apă sau stingerea incendiului, până la intervenția grupei de vitalitate.

4. Asigurarea vitalității navei constă în organizarea și conducerea echipajului pentru menținerea calităților nautice ale navei, asigurarea funcționării armamentului și tehnicii în acțiune, precum și pentru prevenirea și stingerea incendiilor la bord.

5. În scopul organizării și conducerii acțiunilor pentru vitalitatea navei, la bord vor exista:

— schema organizării conducerii acțiunilor pentru vitalitatea navei;

— rolul pentru vitalitatea navei;

— scheme cu rezolvarea cazurilor tipice legate de pierderea stabilității și a rezervei de flotabilitate a navei;

— scheme cu dispunerea instalațiilor și mijloacelor de salvare-avarii și de stingere a incendiului la bord;

— schema privind repartizarea judicioasă a greutăților de la bordul navei;

— scheme privind ordinea de balastare (debalastare), îmbarcare (debarcare) a combustibililor, munițiilor și apei;

— instrucțiuni cu organizarea, misiunile și atribuțiile echipei de vitalitate;

— dosar cu antrenamente pentru pregătirea echipajului în lupta pentru vitalitatea navei, a armamentului și tehnicii.

6. Conducerea acțiunilor pentru vitalitatea navei revine comandantului navei, iar pe timpul acțiunilor, ofițerului secund.

7. Pe timpul staționării navei, când nava este planificată în serviciul operativ, lupta pentru menținerea vitalității navei este condusă de șeful de cart de pe navă.

8. Ofițerul secund organizează și răspunde de pregătirea echipajului pentru menținerea vitalității navei. El controlează existența și starea mijloacelor de salvare-avarii și a materialelor de stingere a incendiului.

9. Șeful componentei de specialitate electromecanică, pe baza dispozițiilor ofițerului secund, organizează și conduce pregătirea echipelor de vitalitate și antrenarea echipajului în lupta împotriva găurilor de apă și a incendiilor.

10. Șeful componentei de specialitate electromecanică răspunde de:

— menținerea în bunăstare a corpului navei;

10. În situația introducerii navelor într-o locație în care activitatea de iernatic este organizată de autoritatea navală teritorială (locală), acestei autorități îi vor fi prezentate măsurile luate, cu respectarea reglementărilor privind informațiile clasificate.

— funcționarea sistemelor, instalațiilor, mecanismelor și mijloacelor pentru vitalitate;

— existența documentației referitoare la flotabilitatea și stabilitatea navei;

— păstrarea în bună stare a instalațiilor navei și a valvulelor de inundare din toate compartimentele;

— verificarea nivelului pregătirii personalului echipelor pentru lupta în menținerea flotabilității, împotriva exploziilor și pentru stingerea incendiilor la navă;

— verificarea executării dispozițiilor date referitoare la menținerea etanșeității corpului navei, la siguranța împotriva incendiilor și lupta pentru vitalitatea navei.

11. Atunci când avaria reduce temporar posibilitățile tehnico-tactice ale navei și afectează desfășurarea misiunilor specifice ale navei, șeful componentei de specialitate electromecanică îl informează pe comandantul navei despre această situație și propune măsurile ce se impun (în situații extreme, acționează independent, purtând întreaga răspundere pentru măsurile luate).

12. Șefii componentelor de specialitate răspund de starea încăperilor (starea pereților etanși, presetupelor de etanșare, porților etanșe, tambuchiurilor, capacelor de vizită și hublourilor), de funcționarea mijloacelor pentru vitalitate și a celor de întreținere a instalațiilor navei aflate în aceste încăperi.

13. Personalul care are în primire încăperi și compartimente de locuit răspunde de starea acestora și de funcționarea mijloacelor de vitalitate care se găsesc în ele.

14. Șefii echipelor de vitalitate răspund de existența și starea de funcționare a mijloacelor de vitalitate care se găsesc în încăperile de folosință comună și pe punte.

15. Șefii componentelor de specialitate trebuie să cunoască amănunțit dispunerea și construcția compartimentelor în care se găsesc posturile de coordonare și de execuție, precum și a compartimentelor alăturate.

16. În cazul în care se constată defecțiuni la bordul navei, la osatură sau la mijloacele de vitalitate, șefii componentelor de specialitate sunt obligați să ia toate măsurile pentru remediarea acestora, informând despre aceasta pe comandantul navei.

17. La bordul fiecărei nave se organizează echipe de vitalitate. Pe navele cu echipaje mai mici de 7 membri nu se constituie echipă de vitalitate; misiunile acestora vor fi îndeplinite de întregul echipaj, având la bază rolul pentru vitalitatea navei.

18. De regulă, din echipa de vitalitate fac parte: 1—3 motoristi, un electrician și alți membri ai echipajului pregătiți pentru lupta împotriva găurilor de apă și a incendiilor.

19. Șeful echipei de vitalitate este numit, de regulă, șeful componentei de specialitate electromecanică sau un alt cadru specializat din cadrul componentei de specialitate electromecanică.

20. Pe timpul cât nava se află în serviciul operativ, în staționare sau la ancoră, conducerea echipei de vitalitate revine șefului de cart pe navă.

21. La navele Ministerului Administrației și Internelor se organizează echipe de salvare-avarii pentru a da ajutor navelor avariate. Asigurarea cu mijloace pentru vitalitate, îndatoririle personalului acestor echipe, precum și organizarea debarcării lor la nava avariata se stabilesc prin „Rolul pentru ajutorarea unei nave avariate”.

22. Orice navă trebuie să fie înzestrată cu materiale și mijloace de vitalitate conform normelor de înzestrare.

23. Se interzice folosirea în alte scopuri a materialelor și mijloacelor de vitalitate.

24. În cazul în care aceste mijloace sunt uzate sau consumate, ele se înlocuiesc sau se completează imediat. De asigurarea navei cu aceste materiale răspunde șeful componentei de specialitate electromecanică.

## II. Măsurile pentru asigurarea flotabilității și stabilității navei

1. La intrarea în serviciu, fiecare navă trebuie să aibă documentația referitoare la menținerea flotabilității și stabilității pentru diferite cazuri de avarii.

2. Această documentație se asigură de către proiectantul navei și se corectează de către organele tehnice care conduc reparațiile sau modernizările, în cazul modificărilor aduse construcției navei.

3. Tot personalul navei este obligat să cunoască documentația pentru menținerea flotabilității și stabilității navei.

4. Fiecărui compartiment, fiecărei încăperi și fiecărui tanc i se dă o denumire și se numerotează. Pe toate porțile etanșe, pe toate tambuchiurile și pe toate capacele de vizită se înscrie denumirea încăperilor (de exemplu: „Compartimentul mașini”, „Magazie muniții” etc.).

5. Toate intrările în compartimente vor purta una dintre inițialele: „M”, „I”, „O” și „A” (inițialele cuvintelor „muniție”, „închis”, „ordin” și „alarmă”). Ele se înscriu pe intrările stabilite prin rolurile navei.

6. Dimensiunile și culoarea literelor, precum și chenarul sunt stabilite prin „Dispozițiile pentru vitalitatea navei”.

7. Intrările marcate cu litera „M” vor fi permanent închise cu lacăt și sigilate când în aceste încăperi nu se găsesc membri ai echipajului. Intrările marcate cu litera „M” se deschid în următoarele cazuri:

— pentru trecerea echipajului la posturile de pe timpul alarmelor, pentru lucrări, precum și pentru verificarea încăperilor de către personalul din serviciul de zi;

— pentru îmbarcarea și debarcarea muniției sau pentru distribuția ei în timpul alarmei;

— pentru aerisirea și răcirea magaziiilor.

8. În situații deosebite (incendiu, găuri de apă, creșterea bruscă a temperaturii interioare sau alte situații care pun în pericol siguranța sau vitalitatea navei), magaziiile ori cabinetele destinate depozitării muniției pot fi deschise și de către șeful de cart. Șeful de cart va raporta despre acest lucru comandantului navei și va consemna în jurnalul de bord.

9. Intrările care duc în tancurile de combustibil, apă potabilă, apă pentru mașini, la compartimentul de coliziune, camera cârmei și tunelurile axelor se marchează cu litera „I”.

10. Intrările marcate cu litera „I” vor fi permanent închise. Aceste intrări se deschid numai cu aprobarea șefului componentei de specialitate electromecanică sau a înlocuitorului său. Membrii echipajului care au primit dispoziție să deschidă sau să închidă aceste intrări, înainte de a le deschide sau de a le închide informează șeful de cart de pe navă.

11. În toate cazurile când se deschid intrările marcate cu litera „I” și când se aerisesc încăperile marcate cu litera „M” se numește un membru al echipajului pentru tot timpul cât acestea rămân deschise; închiderea și deschiderea intrărilor marcate cu literele „I” și „M” se consemnează în jurnalul de bord.

12. Intrările de pe navă dispuse pe punte deasupra liniei de plutire, precum și intrările de sub punte care nu sunt marcate cu litera „I” sau „M” se marchează cu litera „O”. Aceste intrări se închid în următoarele cazuri: pe timpul nopții, la semnalul „Pregătiți nava pentru misiune”, la alarme, în timpul exercițiilor în formație, la trecerea prin locuri înguste și prin zone periculoase pentru navigație, la intrarea și ieșirea din port, pe timpul remorcajului, pe timp de ceață și de furtună.

13. Intrările marcate cu litera „O” se închid la semnalul „Închideți porțile etanșe”.

14. Pentru a asigura echipajului condiții normale de odihnă, dacă situația permite, o parte dintre intrările marcate cu litera „O” pot fi deschise la dispoziția șefului de cart de pe navă. În acest caz, personalul din serviciul de cart supraveghează ca toate celelalte intrări marcate cu litera „O” să fie închise.

15. Tabelul intrărilor și al hublourilor a căror deschidere poate fi ordonată de către șeful de cart se întocmește pe baza rolurilor navei.

16. Când nu mai este nevoie ca intrările marcate cu litera „O” să fie închise, se dă semnalul „Deschideți porțile etanșe”.

17. La semnalul „Pregătiți nava pentru marș și misiune” și pe timpul marșului, toate hublourile se închid.

18. Când nava staționează la ancoră sau la cheu, la semnalul „Închideți porțile etanșe” se închid hublourile deschise sub puntea principală. Pentru a asigura echipajului condiții normale de odihnă, unele hublouri din încăperile de locuit pot rămâne deschise numai cu aprobarea șefului de cart de pe navă.

19. Dacă încăperile sunt încuiate, atunci toate hublourile din aceste încăperi se închid.

20. Personalul din serviciul de cart de pe navă este obligat să supravegheze permanent deschiderea sau închiderea porților etanșe, a tambuchiurilor, a capacele de vizită și a hublourilor.

21. Pe fiecare navă se asigură în orice moment accesul în încăperile încuiate; în acest scop, încăperile vor avea două rânduri de chei:

— primul rând de chei de la toate încăperile, în afară de cele de la magaziiile cu muniții, se păstrează la cei care răspund de încăperi, iar la sfârșitul zilei de lucru se predau ofițerului secund (comandantul navei);

— al doilea rând de chei de la toate încăperile, în afară de cele de la magaziiile cu muniții, se păstrează într-o casetă încuiată și sigilată. Această casetă se ține într-o încăpere stabilită prin rolurile navei și se predă la schimbarea personalului din serviciul de zi; cheia casetei se predă șefului de cart de pe navă. Toate cheile vor avea atașate etichete cu numărul încăperilor.

22. Cheile tubulare ale valvulelor de inundare și de stropire a magaziiilor de muniții se păstrează la posturile de inundare pe panouri speciale. Se interzice folosirea cheilor tubulare ale valvulelor de inundare și de stropire a magaziiilor de muniții în afara destinației lor.

23. Găurirea și practicarea de deschideri în pereți, punți și porți etanșe sunt strict interzise. Numai comandantul navei poate aproba acest lucru în cazul unor avarii sau deteriorări, dacă această măsură este necesară pentru salvarea oamenilor.

24. Pentru prevenirea scufundării navei, corpul, pereții etanși, instalațiile, santinele, transmisiile valvulelor, trombele de ventilație etanșe, tambuchiurile și capacele de vizită cu garnituri de cauciuc trebuie întreținute permanent.

25. Toate lucrările în legătură cu deschiderile din bordajul navei se execută sub supravegherea șefului componentei de specialitate electromecanică.

26. Înainte de începerea acestor lucrări și pe timpul executării lor se iau următoarele măsuri:

— aducerea lângă deschiderea respectivă a materialului de vitalitate necesar;

- menținerea gata de funcționare a mijloacelor de golire a compartimentului;
- stabilirea modului în care să se asigure etanșarea compartimentului în caz de pericol;
- instalarea de plautoane pe timpul cât se întrerupe lucrul;
- astuparea tubulaturilor demontate cu flanșe oarbe.

27. La terminarea programului de lucru, șeful componentei de specialitate electromecanică verifică etanșarea tuturor deschiderilor din bordajul navei la care s-au executat lucrări.

28. Când nava se găsește pe doc, se prevăd măsuri de preîntâmpinare a inundării navei în caz de scufundare a docului.

*ANEXA Nr. 9  
la regulament*

## **PRINCIPALELE REGULI de securitate și sănătate în muncă și de prevenire a producerii evenimentelor tehnice sau a incendiilor la bordul navelor**

### **A. Securitatea și sănătatea în muncă la bord**

1. Personalul îmbarcat trebuie să posede cunoștințele generale cu privire la lucrul în condițiile specifice de la bord, astfel încât activitățile să se desfășoare în siguranță.

2. Obligația și răspunderea stabilirii și realizării depline a măsurilor de securitate și sănătate în muncă revin comandantului navei.

3. Comandanții navelor au obligația să urmărească creșterea gradului de securitate și sănătate în muncă și asigurarea condițiilor normale de muncă pentru întregul echipaj.

4. La navă, instructajul de securitate și sănătate în muncă se face în mod obligatoriu întregului echipaj. Modul de organizare și conducere a activității de instruire va fi consemnat în dispoziția de zi a structurii care are în dotare navele, iar aceasta cuprinde nominal persoanele care efectuează instructajul introductiv general, instructajul la locul de muncă și instructajul periodic.

5. Efectuarea instructajelor se consemnează în fișa individuală de instructaj, în care vor semna atât cei instruiți, cât și cei ce au condus instruirea.

6. Este interzisă repartizarea la orice fel de activitate la bord a personalului care nu a fost instruit din punctul de vedere al securității și sănătății în muncă.

7. Completarea și păstrarea fișelor individuale de instructaj se fac conform actelor normative în vigoare în domeniul securității și sănătății în muncă.

8. Fișele individuale de instructaj vor fi ștampilate pe prima filă și vor fi păstrate la comandantul navei.

9. Fișa individuală de instructaj a comandantului navei se păstrează la lucrătorul desemnat cu activitatea de prevenire și protecție în domeniul securității și sănătății în muncă din cadrul structurii care are în dotare navele.

10. Răspunderea pentru desfășurarea activității de supraveghere tehnică a instalațiilor sub presiune, de ridicat și a mijloacelor de măsurare, precum și a aparatelor consumatoare de combustibil revine comandantului navei.

11. Instalațiile noi (sau vechi, montate din nou) și cele reparate nu pot fi date în exploatare decât după verificarea tehnică pentru autorizare la funcționare; în timpul exploatării, instalațiile sunt supuse verificărilor oficiale (la scadență) în scopul prelungirii autorizației oficiale de funcționare.

12. Macaralele, bigile și gruiile vor avea inscripționate pe braț sarcina de ridicare și data expirării termenului scadent al verificării oficiale. Manevrarea acestora se va face numai de personalul autorizat sau special instruit în acest sens.

13. Pe timpul executării lucrărilor sau controlului la opera vie a navelor, cu scafandri, se vor respecta prevederile din „Normele privind organizarea și desfășurarea activităților de scufundare”.

### **B. Măsuri împotriva incendiilor (exploziilor) la bordul navelor**

1. Folosirea flăcărilor deschise pentru executarea diferitelor lucrări pe navă se face numai cu aprobarea șefului componentei de specialitate electromecanică.

2. În apropierea trombelor și a ciupercilor de ventilație nu se vor instala aparate de sudură sau alte surse de flăcări și nu se vor stabili locuri pentru fumat.

3. Sunt strict interzise deplasarea cu flacără deschisă și folosirea ei ca sursă de lumină.

4. Pentru a preveni incendiile la navă se interzic:

- păstrarea materialelor ușor inflamabile în afara locurilor special destinate;

- folosirea siguranțelor necalibrate;

- lăsarea luminilor aprinse și a aparatelor electrice de încălzire în circuit, la ieșirea din încăperile de locuit sau de serviciu;

- utilizarea altor surse de încălzire în afara celor aflate în starea de fixație;

- păstrarea la navă a materialelor de curățenie îmbibate în ulei, petrol și alte substanțe, a carburanților și a lubrifianților în vase descoperite și a pânzei de vele proaspăt piturată, împăturită, în locuri puțin ventilate.

5. În magaziiile sau cabinetele unde sunt depozitate muniții sunt strict interzise:

- intrarea cu arme de foc, muniție vărsată, materiale explozive, chibrituri și aparate de aprins, flacără deschisă și țigări aprinse;

- întinderea de cabluri electrice suplimentare, în afară de cele existente prin construcție;

- folosirea de lămpi electrice portative, mașini electrice, aparate de încălzit și ventilatoare electrice;

- păstrarea carburanților, lubrifianților și a altor materiale inflamabile;

- creșterea temperaturii peste +35°C, luându-se măsuri pentru răcirea aerului din magazie.

6. Iluminarea magaziiilor sau cabinetele destinate depozitării munițiilor se face numai cu instalațiile electrice existente din construcția navei, utilizându-se lămpi antiexplozive, cu sistem de comutare dispus în afara magaziei. Acestea vor fi piturate cu vopsele ignifuge și vor fi prevăzute cu instalații de stropire, inundare și drenaj, precum și cu mijloace de stingere a incendiului.

7. Înainte de urcarea navei pe doc, toate materialele ușor inflamabile, combustibili, muniția și orice alt exploziv se debarcă.

8. În caz de incendiu, inundarea sau stropirea magaziiilor se face la dispoziția comandantului navei.

9. În caz de forță majoră, dispoziția de stropire sau de inundare a magaziei poate fi dată de către șefii componentei de specialitate electromecanică și armament. Când nu există legătură cu persoanele indicate mai sus, vitalistul pune în funcțiune instalațiile de stropire a magaziei, iar dacă această măsură nu este eficientă pentru lichidarea incendiului sau pentru prevenirea pericolului, el inundă magazia la dispoziția șefului de cart de pe navă.

10. Temperatura din tancurile de combustibili lichizi se urmărește permanent; aceasta nu trebuie să depășească +40—50° C pentru produsele grele și +25° C pentru produsele ușoare.

11. Tancurile cu combustibili se aerisesc, în special când temperatura din ele crește.

12. Toate deschiderile (inclusiv gurile de umplere) și tubulatura de combustibili lichizi vor fi întotdeauna închise etanș. Când se deschid tancurile de combustibili sau se demontează tubulaturile de combustibil, este interzis să existe în apropiere flacără deschisă.

13. Benzina, petrolul și alte materiale ușor inflamabile se păstrează în ambalaje speciale, închise etanș, în locurile fixate prin dispoziție pe navă, bine aerisite și departe de sursele de foc.

14. Petrolul sau benzina vărsat/vărsată se șterge imediat cu câlți sau stupă, iar încăperea respectivă se aerisește.

15. Se interzice folosirea petrolului, benzinei, alcoolului sau a altor materiale ușor inflamabile pentru ștergerea punților și a mobilierului.

16. Nu se admite ca în santină să se găsească apă, reziduuri inflamabile (combustibili, ulei) sau materiale de orice altă natură. Santinele vor fi menținute curate permanent, piturate și uscate.

17. În compartimentele în care se execută piturare cu materiale volatile se iau măsuri de ventilare și se interzice intrarea cu flacără deschisă până la aerisirea completă.

18. La îmbarcarea carburanților și lubrifianților, la bord se iau măsuri severe de prevenire a incendiilor: interzicerea fumatului, a utilizării flăcărilor deschise, a funcționării unor categorii de tehnică ce ar putea produce scânteii și în general a oricărei altei activități care ar putea constitui surse de declanșare a incendiului.

19. Pe timpul acestei activități, toate instalațiile și materialele de stingere a incendiului trebuie să fie pregătite pentru intervenție imediată, iar la catarg se ridică pavilionul „B” din „Codul internațional de semnale”.

20. În compartimentele cu temperaturi ridicate nu se păstrează materiale ușor inflamabile, în compartimentele căldărilor se pot păstra numai materiale din lemn necesare pentru cazuri de avarii.

21. Lucrările de sudură se supraveghează permanent de către personalul bordului; locurile de lucru se izolează cu plăci de azbest sau alte materiale ignifuge, în așa fel încât să se excludă posibilitatea izbucnirii unui incendiu.

22. Cablurile electrice se feresc de umezeală, în special cablurile de la lămpile portative și de la aparatele electrice.

23. Se interzic încărcarea bateriilor de acumulare, lăsarea în circuit a aparatelor electrice de încălzit, executarea lucrărilor la instalațiile electrice și folosirea becurilor de putere mai mare decât cea prevăzută pentru rețeaua electrică sau fără supravegherea de către persoane autorizate.

24. Pentru prevenirea izbucnirii incendiilor în locurile de staționare se iau următoarele măsuri:

— se interzice evacuarea combustibililor, a uleiului și a altor materiale inflamabile în afara bordului;

— cârpele și câlții îmbibați în ulei, benzină, petrol sau alte substanțe, gunoaiele, precum și alte materiale inflamabile se înlătură de pe nave, transportându-se și depozitându-se la mal în locurile stabilite;

— pe cheuri se amenajează pichete de incendiu.

25. În cazul când în apropierea navei, în acvatoriu, sunt nave care au luat foc, arde păcură, ulei sau alt lichid inflamabil, nava se scoate de urgență din zona periculoasă.

*ANEXA Nr. 10  
la regulament*

## TABELUL SEMNALELOR DE ACȚIUNE ȘI PENTRU SERVICIUL ZILNIC

### I. Semnale cu soneria

Nr. crt.	Denumirea semnalului	Semnalul cu soneria			De câte ori se repetă
		Compunerea semnalului	Durata în secunde		
			Sunet lung	Sunet scurt	
1.	Alarmă de intervenție	Un sunet lung	15		O dată
2.	Alarmă de exercițiu	Două sunete scurte, un sunet lung	15	1	O dată
3.	Alarmă de avarii	Sunete scurte timp de 20 secunde		1	O dată
4.	Alarmă chimică	Un sunet lung, trei sunete scurte	3	1	De 6 ori
5.	Alarmă pentru apărarea navei	Două sunete lungi, un sunet scurt	3	1	De 6 ori
6.	Adunarea generală a echipajului	Un sunet scurt, un sunet lung	3	1	De 6 ori
7.	Pregătiți nava pentru marș și misiune	Un sunet scurt, două sunete lungi, un sunet scurt	3	1	De 6 ori
8.	La posturile de manevră	Două sunete lungi	3		De 6 ori
9.	Om la apă	Trei sunete lungi	3		De 6 ori
10.	Continuarea programului	Un sunet scurt, un sunet lung, un sunet scurt	3	1	De 3 ori
11.	Chemarea ofițerului de cart	Un sunet lung, un sunet scurt	3	1	De 3 ori

## II. Semnale pentru siflee\*)

## A. Semnale pentru conducerea programului

## 1. Atenție



## 2. Adunarea echipajului



## 3. Garda la pavilion



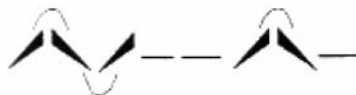
## 4. Masa echipajului



## 5. Chemarea ofițerului de cart



## 6. Armarea bărcii



## 7. Vira



## 8. Stop



## 9. Liber la activități



\*) Reprezentările grafice ale semnalelor pentru siflee sunt reproduse în facsimil.

**B. Semnale în cadrul ceremoniilor**

1. Onorul la pavilion



2. Onorul la amiral (general)













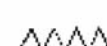
3. Onorul la ofițer superior



4. Onorul la ofițer inferior



**C. Reprezentarea grafică a sunetelor de siflee**

	Sunet lung uniform
	Sunet scurt uniform
	Sunet lung uniform urmat de un sunet scurt
	Semn de legătură între sunete
	Sunet lung uniform legat de un sunet scurt uniform
	Sunet lung care crește în intensitate
	Sunet scurt care crește în intensitate
	Sunet lung care scade în intensitate
	Sunet scurt care scade în intensitate
	Trill
	Sunet tremurat

**ABONAMENTE LA PUBLICAȚIILE OFICIALE PE SUPORT FIZIC**  
— Prețuri pentru anul 2010 —

Nr. crt.	Denumirea publicației	Număr de apariții anuale	Valoare (TVA 9% inclus) — lei		
			12 luni	3 luni	1 lună
1.	Monitorul Oficial, Partea I	900	1.200	330	120
2.	Monitorul Oficial, Partea I, limba maghiară	100	1.500		140
3.	Monitorul Oficial, Partea a II-a	200	2.250		200
4.	Monitorul Oficial, Partea a III-a	500	430		40
5.	Monitorul Oficial, Partea a IV-a	6.000	1.720		160
6.	Monitorul Oficial, Partea a VI-a	240	1.600		150
7.	Monitorul Oficial, Partea a VII-a	48	540		50
8.	Colecția Legislația României	4	450	120	
9.	Colecția Hotărâri ale Guvernului României	12	750		70

NOTĂ:

Monitorul Oficial, Partea I bis, se multiplică și se achiziționează pe bază de comandă.

**ABONAMENTE LA PRODUSELE ÎN FORMAT ELECTRONIC**  
— Prețuri pentru anul 2010 —

Produs	Abonamentul FLEXIBIL (Monitorul Oficial, Partea I + alte 3 părți ale Monitorului Oficial, la alegere)									
	Lunar					Anual				
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	40	100	250	600	1.320	400	1.000	2.500	6.000	13.200
ExpertMO	90	230	580	1.390	3.060	900	2.250	5.630	13.510	29.720

Produs	Abonamentul COMPLET (Monitorul Oficial, Partea I + toate celelalte părți ale Monitorului Oficial)									
	Lunar					Anual				
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	50	130	330	790	1.740	500	1.250	3.130	7.510	16.520
ExpertMO	110	280	700	1.680	3.700	1.100	2.750	6.880	16.510	36.320

Prețurile sunt exprimate în lei și conțin TVA.

Mai multe informații puteți găsi pe site-ul [www.expert-monitor.ro](http://www.expert-monitor.ro), unde puteți aplica on-line comanda.

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR**



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București  
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)  
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: [marketing@ramo.ro](mailto:marketing@ramo.ro), internet: [www.monitoruloficial.ro](http://www.monitoruloficial.ro)  
Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.411.58.33 și 021.410.47.30, fax 021.410.77.36 și 021.410.47.23  
Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

