



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 194 (XXXVIII) — Nr. 689 bis

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Joi, 20 august 2026

SUMAR

Pagina

Anexa la Ordinul viceprim-ministrului, ministrul afacerilor interne, nr. 112/2026 pentru aprobarea Regulamentului serviciului la bordul navelor aparținând Ministerului Afacerilor Interne	3–62
--	------

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE

ORDIN

pentru aprobarea Regulamentului serviciului la bordul navelor aparținând Ministerului Afacerilor Interne*)

Având în vedere dispozițiile art. 3 din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și dispozițiile art. 3 din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 7 alin. (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 30/2007 privind organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Interne, aprobată cu modificări prin Legea nr. 15/2008, cu modificările și completările ulterioare,

viceprim-ministrul, ministrul afacerilor interne, emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Regulamentul serviciului la bordul navelor aparținând Ministerului Afacerilor Interne, denumit în continuare *Regulament*, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Conducătorii structurilor/unităților din cadrul Ministerului Afacerilor Interne care au în dotare nave iau măsuri pentru aplicarea întocmai a prevederilor Regulamentului.

Art. 3. — (1) Începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul viceprim-ministrului, ministrul administrației și internelor, interimar, nr. 307/2009 pentru aprobarea Regulamentului serviciului la bordul navelor aparținând Ministerului Afacerilor Interne, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 20 din 12 ianuarie 2010, cu modificările ulterioare, se abrogă.

(2) În termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentului ordin, se emit instrucțiuni ale ministrului afacerilor interne privind atestarea personalului navigant care încadrează ori urmează să încadreze posturile de specialitate de la bordul navelor aparținând Ministerului Afacerilor Interne, în acord cu dispozițiile Regulamentului.

(3) În perioada cuprinsă între data intrării în vigoare a prezentului ordin și data intrării în vigoare a instrucțiunilor prevăzute la alin. (2), Instrucțiunile ministrului afacerilor interne nr. 111/2013 privind atestarea personalului navigant care încadrează ori urmează să încadreze posturile de specialitate de la bordul navelor aparținând Ministerului Afacerilor Interne, cu modificările ulterioare, se aplică în mod corespunzător.

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

Viceprim-ministru, ministrul afacerilor interne,
Marian-Cătălin Predoiu

București, 20 iulie 2026.
Nr. 112.

*) Ordinul nr. 112/2026 a fost publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 689 din 20 august 2026 și este reprodus și în acest număr bis.

ANEXĂ

REGULAMENTUL SERVICIULUI LA BORDUL NAVELOR
APARTINÂND
MINISTERULUI AFACERILOR INTERNE

Capitolul I
Dispoziții generale

Art. 1 - Prezentul Regulament se aplică navelor aparținând Ministerului Afacerilor Interne, denumit în continuare MAI, și stabilește:

- a) îndatoririle membrilor echipajului;
- b) organizarea serviciilor la bordul navei;
- c) organizarea și conducerea activităților specifice în staționare și în marș;
- d) regulile de ordine interioară la bordul navei;
- e) măsuri igienico-sanitare;
- f) ceremoniile la bordul navei.

Art. 2 - (1) Pe timpul staționării și al marșului, navele respectă legislația națională și internațională în materia dreptului mării.

(2) Navele care navighează în apele internaționale respectă legislația maritimă internațională, iar în apele naționale ale altor state respectă reglementările specifice de navigație și portuare, stabilite de acestea.

(3) Navigația navelor prin sectoarele de frontieră comună se execută cu respectarea acordurilor/convențiilor încheiate între statul român și statele vecine.

Art. 3 – (1) Navele din dotarea structurilor/unităților MAI pot fi utilizate pentru executarea serviciului la bord numai dacă se află în stare operațională.

(2) În sensul prezentului regulament, prin navă în stare operațională se înțelege nava aptă să execute misiuni specifice, în condițiile prevăzute de reglementările tehnice în vigoare, care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) echipamentele și instalațiile, care asigură executarea misiunilor specifice, propulsia, manevra, energia electrică, navigația, comunicațiile și vitalitatea sunt în stare de funcționare;
- b) are în dotare mijloacele de salvare individuale și colective pentru întregul personal îmbarcat la bord;
- c) este deservită de echipaj minim, specializat și atestat, în conformitate cu reglementările în vigoare.

(3) Nava este considerată în stare neoperațională în una dintre următoarele situații:

- a) nu îndeplinește condițiile prevăzute la alin. (2);
- b) se află în stare de conservare la apă sau pe uscat;
- c) se desfășoară activități de revizii sau reparații la bord, într-un șantier specializat sau în staționare la cheu.

(4) Starea navelor se stabilește prin dispoziția/ordinul șefului/comandantului structurii MAI care le are în dotare, la propunerea comandantului navei/conducătorului ambarcațiunii.

Capitolul II

Îndatoririle membrilor echipajului

Secțiunea 1

Echipajul navei

Art. 4 - (1) Echipajul navei este reprezentat de totalitatea personalului MAI care își desfășoară activitatea la bordul acesteia, potrivit competențelor, specializărilor și atestărilor.

(2) Echipajul navei este înscris în jurnalul de bord și în documentele de zi ale structurii MAI care are în dotare nava și asigură:

- a) pregătirea navei pentru marș și misiune;
- b) verificarea, întreținerea și repararea tehnicii cu mijloacele bordului;
- c) exploatarea eficientă și în siguranță a tehnicii;
- d) executarea serviciilor la bord;
- e) vitalitatea navei;
- f) aspectul marinăresc;
- g) îndeplinirea misiunilor specifice;
- h) alte activități la bord, conform rolurilor.

Art. 5 - (1) Echipajul navei se stabilește în funcție de clasa și tipul de navă și poate fi constituit din:

- a) comandant navă (șalupă)/conducător de ambarcațiune;
- b) ofițer secund;
- c) șef echipaj;
- d) șefii și/sau personalul componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare, după caz, cum ar fi: timonier, radiotelegrafist, servant etc.;
- e) șef mecanic și/sau personalul componente de specialitate electromecanică, cum ar fi: motorist, electrician etc.;
- f) personalul altor componente de specialitate, conform caracteristicilor navei și misiunile specifice îndeplinite, cum ar fi: personal medical și/sau paramedical, pompier, pontonier, ajutor conducător de ambarcațiune, administrator etc.

(2) Prin dispoziția/ordinul inspectorilor generali se stabilește componența obligatorie a echipajului minim pentru navele din dotare, pe toată perioada cât acestea se află în serviciu, astfel încât să se asigure îndeplinirea în condiții de siguranță a misiunilor specifice, precum și îndatoririle generale ale personalului pe funcții.

Art. 6 - (1) O navă poate fi încadrată cu unul sau mai multe echipaje, astfel încât să se asigure o exploatare eficientă a acesteia.

(2) Pentru necesități operative sau alte situații excepționale, prin dispoziție zilnică/ordin de zi, șeful/comandantul structurii care are în dotare nava poate dispune/ordona:

- a) completarea sau suplimentarea temporară a echipajului cu personal atestat și specializat pentru clasa sau tipul de nave din cadrul structurilor/unităților proprii;
- b) deservirea acesteia de către alte echipaje din cadrul structurilor/unităților proprii, atestate și specializate pentru clasa sau tipul de nave, cu respectarea regulilor de predare-primire a comenzii navei prevăzute la alin. (5), precum și a instrucțiunilor de exploatare și întreținere.

(3) Pentru necesități operative sau de pregătire, completarea sau suplimentarea temporară a echipajului navei se poate asigura, în funcție de capacitatea operațională, cu personal atestat și specializat pentru clasa de nave din cadrul altor structuri MAI deținătoare de nave, care să participe la misiuni, exerciții, antrenamente și sesiuni de instruire practice, conform protocoalelor de cooperare încheiate în acest sens.

(4) Echipajele constituite potrivit alin. (2) și (3) au autoritatea și responsabilitățile atribuite de funcțiile pe care le exercită.

(5) Predarea - primirea comenzii navei pentru situațiile prevăzute la alin. (1) - (3) se înscrie în documentele de zi ale structurii MAI care are în dotare nava, în jurnalul de bord și în procesul-verbal de predare - primire, întocmit conform **Anexei nr. 1**, iar deservirea acesteia de către alte echipaje atestate și specializate pentru clasa sau tipul de navă se face cu respectarea instrucțiunilor de exploatare și întreținere

(6) La predarea-primirea comenzii navei, se verifică funcționarea tehnicii și a instalațiilor de la bord. Această operațiune se poate executa și în marș.

Secțiunea a 2-a

Rolurile navei

Art. 7 - Rolul la bordul navei reprezintă totalitatea atribuțiilor și acțiunilor care se execută, în mod organizat, de către membrii echipajului navei și, după caz, de personalul îmbarcat temporar.

Art. 8 - (1) Toate rolurile navei se constituie în Registrul de roluri și se întocmesc de către ofițerul secund, la consultarea șefului mecanic și șefilor componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare, sub coordonarea comandantului.

(2) La întocmirea rolurilor, ofițerul secund, șeful mecanic și șefii componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare țin cont, inclusiv, de modificările ce survin din punct de vedere al dotării cu mijloace de misiune și tehnică, precum și al amplasării acestora.

(3) Registrul de roluri se aprobă de către șeful/comandantul fiecărei structuri MAI care are în dotare nava.

(4) Ofițerul secund are obligația de a păstra Registrul de roluri, precum și de a ține la zi rolurile navei din punct de vedere al schimbărilor care survin în rândul echipajului.

(5) La navele fără ofițer secund, obligațiile prevăzute la alin. (4) revin comandantului navei.

Art. 9 - Registrul de roluri reprezintă documentul organizatoric intern al navei și se întocmește la intrarea navei în serviciu, conform **Anexei nr. 2**, care face parte integrantă din prezentul Regulament.

Art. 10 - (1) Repartizarea atribuțiilor și acțiunilor ce revin membrilor echipajului, potrivit rolurilor navei, se materializează în Registrul de roluri.

(2) La pregătirea navei pentru misiune, în cazul în care de la bordul unei nave lipsesc unul sau mai mulți membri ai echipajului, atribuțiile corespunzătoare funcției/funcțiilor libere se repartizează celorlalți membri, conform specializării și atestării acestora.

Art. 11 - (1) Rolurile navei se stabilesc în funcție de clasa și tipul acesteia, potrivit clasificării prevăzute în Normativul privind asigurarea tehnică de marină a structurilor deținătoare de navă din MAI, aprobat prin *Ordinul ministrului internelor și reformei administrative nr. 636/2008*, denumit în continuare Normativ.

(2) La nave de aceeași clasă și același tip se întocmesc roluri identice.

(3) Navele din clasa 4 și 9 sunt exceptate de la întocmirea Registrului de roluri.

Art. 12 - (1) Rolurile se constituie în roluri operative și roluri logistice.

(2) Rolurile operative stabilesc repartizarea echipajului pe funcții, stabilirea conducerii și lanțului de execuție, locurile și îndatoririle fiecărei funcții în scopul îndeplinirii misiunii specifice a navei și pot fi:

a) rolul de încadrare ce cuprinde tabelul cu echipajul navei și repartizarea personalului pe funcții, inclusiv pe cabine;

b) rolul pentru pregătirea navei pentru marș și misiune;

c) rolul pentru manevra navei;

d) rolul pentru marș;

e) rolul pentru coborâre/ridicare ambarcațiune;

f) rolul pentru abordarea și controlul unei nave;

- g) rolul pentru oprirea navei;
- h) rolul pentru escortarea navei;
- i) rolul pentru îmbarcarea de migranți;
- j) rolul pentru stingere incendii;
- k) rolul pentru monitorizarea, cercetarea, prelevarea de probe și decontaminarea CBRN (Chimic, Biologic, Radiologic, Nuclear), inclusiv depoluare;
- l) rolul pentru asigurarea unui transport naval;
- m) rolul pentru căutare-salvare;
- n) rolul pentru descarcerare;
- o) rolul pentru remorcaj;
- p) rolul pentru evacuarea medicală de urgență (MEDEVAC-Medical Evacuation);
- q) rolul pentru acordarea asistenței medicale de urgență și/sau a primului ajutor calificat;
- r) rolul pentru îmbarcare, debarcare materiale pe calea aerului (VERTREP - Vertical Replenishment);
- s) rolul pentru om la apă;
- ș) rolul pentru vitalitatea navei ce cuprinde schema dispunerii gurilor de incendiu, a stingătoarelor, a instalației de stingere a incendiului, a dispunerii compartimentelor etanșe, a materialelor de astupare a găurilor de apă, a instalației de santină;
- t) rolul pentru abandonarea navei ce cuprinde repartizarea echipajului pe ambarcațiuni și mijloace de salvare;
- ț) rolul pentru personal îmbarcat temporar;
- u) alte roluri, specifice misiunilor executate de diferite tipuri de nave.

(3) Prin rolurile logistice se stabilește repartizarea instalațiilor, mecanismelor, echipamentelor, compartimentelor și zonelor pe membri ai echipajului, în scopul întreținerii și folosirii acestora, conform specificațiilor tehnice și manualelor de operare ale tehnicii, precum și atribuțiile fiecărei funcții în cadrul activităților de îmbarcare/debarcare, astfel:

- a) rolul pentru responsabilități, ce cuprinde repartizare pe instalații, echipamente, armament, încăperi, compartimente;
- b) rolul pentru curățenie;
- c) rolul pentru verificarea funcționării tehnicii;
- d) rolul pentru îmbarcarea combustibilului;
- e) rolul pentru îmbarcare/debarcare materiale;
- f) rolul pentru întreținere;
- g) rolul pentru instalarea marelui pavoaz și a pavoazului electric;
- h) rolul pentru executarea serviciului de gardă și siguranță;
- i) alte roluri specifice diferitelor tipuri de nave, altele decât cele prevăzute la lit. a) – h).

Art. 13 - Structura rolurilor navei presupune postul de comandă și posturi de execuție.

Art. 14 - (1) Postul de comandă este locul de la care comandantul asigură conducerea navei în cadrul îndeplinirii misiunilor specifice și a activității logistice.

(2) Fiecare post de execuție:

- a) are o denumire și o componență, formată din una sau mai multe persoane din cadrul echipajului;
- b) trebuie să aibă asigurată legătura cu postul de comandă.

Art. 15 - Pentru o marcare simplificată a posturilor în Registrul de roluri, se întocmesc scheme cu dispunerea acestora pentru fiecare rol.

Art. 16 – Prin rolurile navei se constituie și echipe formate din membrii echipajului, după cum urmează:

- a) echipa ambarcațiune;

- b) echipa de vitalitate;
- c) echipa de abordare și control;
- d) echipa de securitate a navei;
- e) orice altă echipă necesară pentru funcționarea eficientă a navei.

Art. 17 - (1) Fiecărui membru al echipajului i se aduc la cunoștință, pe bază de semnătură, atribuțiile ce îi revin din toate rolurile navei.

(2) Varianta simplificată sub formă de tabel a Registrului de roluri se întocmește conform **Anexei nr. 3** și este afișată în locurile cele mai frecventate de echipaj, cum ar fi: careuri, holuri, cabine și săli de mese.

Art. 18 - Pe timpul exercițiilor și misiunilor specifice, comandantul verifică viabilitatea rolurilor și propune modificări, în scopul eficientizării activității de la bord.

Art. 19 - Personalul îmbarcat temporar pentru a desfășura activități operative este repartizat la posturi doar pentru roluri specifice.

Secțiunea a 3-a **Comandantul navei**

Art. 20 - (1) Comandantul navei răspunde de conducerea și siguranța navei și a echipajului în toate împrejurările.

(2) În cazul în care comandantul lipsește de la bordul navei, înlocuitor al acestuia este ofițerul secund.

(3) Dacă funcția de ofițer secund nu este prevăzută ori acesta lipsește de la bordul navei, înlocuitor la comandă este un membru din echipaj, specializat și atestat în componenta de specialitate navigație numit de comandant în jurnalul de bord.

(4) Pentru navele din clasa 4 și 9, comandantul navei este denumit conducător de ambarcațiune.

(5) Conducătorului ambarcațiunii îi revin toate sarcinile și obligațiile prevăzute comandantului navei, precum și obligativitatea de a manevra personal ambarcațiunea.

Art. 21 - Comandantul navei este singurul care hotărăște asupra tuturor măsurilor care se impun atunci când nava se află în afara locurilor de staționare permanentă și, la nevoie, în funcție de condițiile hidrometeorologice și/sau alte situații, poate suplimenta serviciile la bord, stabilite în condițiile prezentului regulament.

Art. 22 - (1) Întregul echipaj și persoanele îmbarcate temporar se subordonează comandantului navei.

(2) Dacă, dintre persoanele îmbarcate temporar pentru activități operative, este desemnat prin dispoziție/ordin coordonatorul misiunii/comandantul intervenției, comandantul navei se subordonează acestuia din punct de vedere operativ.

Art. 23 - (1) Pe timpul prezenței la bordul navei, șefii/comandanții ierarhici ai comandantului respectă normele de siguranță la bord și nu intervin direct în conducerea navei, în programul echipajului sau în executarea serviciului, atât timp cât se desfășoară în conformitate cu prevederile reglementărilor legale în vigoare.

(2) Observațiile și recomandările șefilor ierarhici ai comandantului, formulate în urma constatărilor la bordul navei, se adresează acestuia și se consemnează în jurnalul de bord.

Art. 24 - Comandantul navei are următoarele responsabilități:

a) conduce nava în activități specifice – manevre, marș și misiune, navigație în zone aglomerate sau dificile/în condiții hidrometeorologice nefavorabile;

b) conduce activitățile de verificare a funcționării tehnicii (inclusiv instalații, echipamente și mijloace de vitalitate/salvare), întreținere și reparații, luând măsuri ca toate avariile și incidentele survenite la navă să fie remediate imediat și pe cât posibil cu mijloacele bordului;

c) cunoaște și aplică prevederile legislației române în vigoare și convențiile internaționale la care România este parte;

d) cunoaște capacitățile și limitele operaționale ale echipamentelor și instalațiilor de la bord și verifică respectarea exploatării corecte a acestora;

e) cunoaște calitățile nautice și evolutive ale navei;

f) se informează asupra zonelor și condițiilor hidrometeorologice unde se va desfășura misiunea;

g) înaintează propuneri, în vederea stabilirii capacității operaționale a navei de către comandantul/șeful structurii MAI care are în dotare nava;

h) aprobă rolurile navei, serviciul de zi și programul echipajului navei;

i) verifică, aprobă și răspunde de înscrierile în jurnalul de bord, de mașini/motoare, precum și alte documente ale navei;

j) cunoaște legalitatea utilizării armamentului de bord și a muniției și dispune/ordonă folosirea acestora;

k) asigură vitalitatea navei și ia măsuri pentru a proteja nava de naufragiu, coliziune, incendiu sau alte potențiale pericole;

l) verifică modul de utilizare a mijloacelor de salvare individuale și colective;

m) dispune/ordonă și verifică respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă prevăzute în regulamente și instrucțiuni, în scopul prevenirii accidentelor și îmbolnăvirilor profesionale;

n) efectuează instructajul la locul de muncă și instructajul periodic în domeniul sănătății și securității în muncă pentru întreg personalul aflat în subordine nemijlocită și are obligațiile conducătorului locului de muncă prevăzute de legislația în domeniul securității și sănătății în muncă;

o) supraveghează, direct, toate lucrările care ar putea influența stabilitatea navei, fiindu-i interzis să ordone schimbări sau modificări în starea de fixație ori a proiectului de construcție a navei, fără aprobarea eșaloanelor superioare;

p) conduce activitățile de întreținere a santinelor și compartimentelor, de control periodic al acestora și de asigurare a aspectului marinăresc al navei;

q) primește raportul privind situația navei, pe componente de specialitate, despre serviciul la bord și evenimentele petrecute, precum și situația despre starea hidrometeorologică;

r) ordonă/dispune refacerea plinurilor de carburanți, lubrifianți, muniții, apă, alimente, piese de schimb, echipament și cazarmament, în vederea menținerii navelor pregătite pentru executarea misiunilor specifice;

s) verifică respectarea ordinii la bordul navei și a măsurilor pentru prevenirea poluării mediului;

ș) dispune/ordonă ținuta la bord pe timpul misiunilor specifice;

t) organizează și conduce pregătirea pentru marș și misiune și pregătirea întregului echipaj prin exerciții, antrenamente și sesiuni de instruire teoretice/practice;

ț) controlează activitatea echipajului navei și verifică nivelul de pregătire al acestora;

u) coordonează și verifică serviciul de cart și serviciul de gardă și siguranță;

v) ordonă abandonarea navei în caz de urgență;

w) dispune/ordonă repartizarea personalului îmbarcat temporar la posturi, fie ca dubluri la anumite funcții, fie ca înlocuitori ai celor ce lipsesc;

x) verifică modul de asigurare cu alimente și prepararea acestora;

y) stabilește locurile de fumat pe navă și locurile destinate timpului liber al echipajului;

z) asigură legătura dintre conducerea structurii MAI care are în dotare nava/eșalon superior și echipaj;

aa) întâmpină, personal, șefii ierarhici intrați la bordul navei.

Secțiunea a 4-a **Ofițerul secund**

Art. 25 - (1) Ofițerul secund al navei se subordonează nemijlocit comandantului navei, fiind primul înlocuitor al acestuia și este coordonatorul șefilor/personalului componențelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare.

(2) Ofițerul secund asigură pregătirea navei și a echipajului, în vederea îndeplinirii misiunilor specifice.

Art. 26 - (1) Pe timpul misiunilor specifice, ofițerul secund își desfășoară activitatea conform rolurilor navei.

(2) În caz de naufragiu sau în orice împrejurare în care nava este în pericol, atunci când comandantul hotărăște abandonarea acesteia, ofițerul secund asigură preluarea jurnalului de bord și a altor materiale stabilite de comandantul navei, și coordonează îmbarcarea echipajului pe mijloacele de salvare, conform rolului de abandon.

(3) Ofițerul secund verifică executarea dispozițiilor/ordinelor privitoare la închiderea și deschiderea hublourilor și a porților etanșe.

(4) Când se află la bord, ofițerul secund răspunde de legăturile navei și de starea ancorelor. În condiții hidrometeorologice nefavorabile sau în alte situații de forță majoră, ordonă/dispune dublarea legăturilor.

(5) Înainte de manevra de intrare în port și acostare, ofițerul secund dispune/ordonă verificarea pregătirii ancorelor, parâmelor pentru legare, bandulele, precum și aspectul marinăresc al navei.

(6) În cazul acostării în alt loc, situat în afara locului de staționare permanentă, ofițerul secund ia măsuri pentru securitatea și siguranța navei.

(7) Atunci când funcția de ofițer secund nu este prevăzută ori acesta lipsește de la bordul navei, atribuțiile sale revin comandantului navei.

Art. 27 - Ofițerul secund are următoarele responsabilități:

a) cunoaște nava și caracteristicile tehnico-tactice, calitățile nautice și manevriere, dotarea cu tehnică, echipamente și instalații, performanțele și limitele operaționale ale acestora;

b) întocmește planificarea echipajului în servicii de cart, de gardă și siguranță și repartizează sarcini pe timpul executării acestora;

c) verifică ținerea la zi a jurnalului de bord, precum și a modului de completare a acestuia;

d) cunoaște și aplică prevederile legislației române în vigoare și convențiile internaționale la care România este parte;

e) transmite către echipaj ordinele comandantului navei, verifică și controlează modul de îndeplinire al acestora;

f) verifică existența și starea tehnică a instalațiilor și mijloacelor de vitalitate, mijloacelor de salvare individuală și colective, completarea acestora, precum și modul de utilizare, conform actelor normative în vigoare;

g) ia măsuri pentru respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă, prevăzute în regulamente și instrucțiuni, în scopul prevenirii accidentelor și îmbolnăvirilor profesionale;

h) cunoaște și verifică starea de funcționare a tehnicii (inclusiv instalații, echipamente, mijloace de vitalitate/salvare și ambarcațiuni), întreținere și reparații și propune măsuri pentru remedierea avariilor/incidentelor survenite la navă;

i) întocmește și actualizează rolurile, împreună cu șeful mecanic, șeful de echipaj și șefii componențelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare;

- j) organizează și coordonează activitățile operative și logistice, și verifică modul de desfășurare al acestora;
- k) ține evidența la bord a valabilității specializărilor și/sau atestărilor echipajului;
- l) ține evidența și respectă termenele stabilite prin instrucțiunile (manualele) de folosire ale echipamentelor pentru verificarea tuturor mijloacelor de la bord;
- m) verifică asigurarea la bord a condițiilor de cazare, alimentație și igienă;
- n) efectuează instructajul de resort operativ, logistic și pregătire (specifică formării profesionale continue pe post) și întocmește documentele specifice;
- o) verifică menținerea ordinii interioare și repartizează membrii echipajului pe cabine și sectoare de curățenie;
- p) coordonează și verifică activitățile echipajului navei, inclusiv cele destinate pentru asigurarea vitalității navei, precum și nivelul de pregătire al acestuia;
- q) pregătește nava pentru marș și misiune și participă la pregătirea întregului echipaj prin exerciții, antrenamente și sesiuni de instruire teoretice/practice;
- r) face propuneri comandantului navei despre locurile de fumat pe navă și locurile destinate timpului liber al echipajului;
- s) verifică existența și evidența materialelor navei, împreună cu șeful mecanic și șeful de echipaj.

Secțiunea a 5-a

Șeful de echipaj

Art. 28 - Șeful de echipaj se subordonează nemijlocit ofițerului secund și are funcția cea mai mare în raport cu ceilalți membri ai echipajului, care nu fac parte din corpul ofițerilor.

Art. 29 - Atunci când în cadrul echipajului navei nu este prevăzută/încadrată funcția de șef de echipaj sau acesta lipsește de la bord, atribuțiile sale sunt îndeplinite de către un membru al componentei de specialitate navigație desemnat de către comandant sau ofițerul secund prin registrul de roluri.

Art. 30 - Șeful de echipaj are următoarele responsabilități:

- a) coordonează și participă la activitatea de menținere și asigurare a curățeniei și întreținerii navei, îmbarcarea și debarcarea materialelor și ambarcațiunilor la/de la bord cu/fără instalațiile de ridicare;
- b) verifică integritatea și întreținerea instalațiilor de ancorare, legare, remorcare și ridicare/manevrare greutăți, precum și a mijloacelor de salvare individuale și colective, inclusiv ambarcațiuni;
- c) verifică exploatarea, păstrarea și întreținerea materialelor și instalațiilor de punte;
- d) instruește echipajul pentru formarea deprinderilor marinărești, verificând cunoașterea de către aceștia a nodurilor, a greementului, a lucrărilor de matelotaj și de întreținere a corpului navei, a punților, santinelor și a ambarcațiunilor;
- e) asigură închiderea hublourilor și porților etanșe, amararea ambarcațiunilor, plutelor de salvare și a obiectelor pe punte, în magaziile de materiale, în cazărmi și careuri;
- f) participă la toate activitățile efectuate cu întregul echipaj;
- g) ia măsuri pentru menținerea ordinii interioare în compartimentele de locuit, în spălătoare, pe punți și suprastructuri, în arboradă și pe scările exterioare;
- h) întocmește inventarele încăperilor navei și predă, pe bază de proces-verbal, materialele membrilor echipajului care le utilizează;
- i) verifică existența și actualizează evidența materialelor pe care le are în primire, respectiv aduce la cunoștința ofițerului secund starea acestora și lipsurile identificate;
- j) respectă regulile de securitate și sănătate în muncă.

Secțiunea a 6-a

Șeful mecanic

Art. 31 - (1) Șeful mecanic se subordonează comandantului navei, iar pe linie de ordine interioară, ofițerului secund.

(2) Șeful mecanic este șeful personalului care încadrează componenta de specialitate electromecanică.

(3) Indicațiile și dispozițiile/ordinele șefului mecanic, în problemele de exploatare tehnică, sunt obligatorii pentru toți membrii echipajului navei.

Art. 32 - Șeful mecanic este obligat să informeze comanda navei despre orice eveniment apărut în cadrul componentei de specialitate electromecanică, care ar putea influența navigația sau siguranța navei.

Art. 33 - Șeful mecanic nu va permite și nu va executa schimbări din punct de vedere tehnic, fără aprobarea eșaloanelor superioare.

Art. 34 - Șeful mecanic are următoarele responsabilități:

a) coordonează componenta de specialitate electromecanică, astfel încât nava să corespundă din punct de vedere tehnic pentru executarea misiunilor specifice;

b) cunoaște, exploatează și întreține, conform instrucțiunilor și manualelor de utilizare, motoarele, instalațiile și agregatele din cadrul componentei;

c) asigură asistență șefilor componentelor de specialitate și șefului de echipaj, la întreținerea instalațiilor și mecanismelor de punte;

d) organizează, coordonează și supraveghează activitatea de reparații cu mijloacele de la bord, în cadrul componentei de specialitate electromecanică, precum și lucrările executate de persoane din afara echipajului;

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

f) manevrează telegrafele la dispoziția/ordinul comandantului navei;

g) asigură aprovizionarea navei cu combustibil, uleiuri, apă pentru mașini, piese de schimb și celelalte materiale și buna gestionare a acestora, precum și depozitarea temporară a acestora, după caz;

h) respectă regulile și normele privind asigurarea flotabilității și stabilității navei;

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

j) completează documentele din cadrul componentei, precum jurnalul de mașini și cărțile de exploatare, inclusiv cele destinate gestiunii și evidenței carburanților și lubrifianților;

k) participă la toate activitățile efectuate cu întregul echipaj.

Secțiunea a 7-a

Șefii componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare

Art. 35 - Șefii componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare, se subordonează comandantului navei, iar pe linie de ordine interioară, ofițerului secund.

Art. 36 - Șefii componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare, fiecare pe specialitatea sa, au următoarele responsabilități:

a) cunosc organizarea, tehnica, aparatura și instalațiile din cadrul componentei de specialitate, precum și starea de funcționare a acestora;

b) coordonează, participă și răspund de activitatea de întreținere, exploatare și reparare, cu mijloacele bordului, a echipamentelor și instalațiilor, efectuată de personalul din cadrul componentei de

specialitate și informează comanda navei despre orice defecțiune constatată, întocmind documentele necesare remedierii;

c) supraveghează activitatea de reparații executată de persoane din afara echipajului;

d) verifică activitatea de întreținere a compartimentelor, punților și suprastructurii repartizate componente de specialitate;

e) cunosc, realizează și verifică îndeplinirea obligațiilor ce revin componente de specialitate la diferite roluri, în conformitate cu Registrul de roluri al navei;

f) participă la toate activitățile efectuate cu întregul echipaj;

g) completează documentele specifice componente de specialitate;

h) cunosc și coordonează activitățile componente de specialitate în întreținerea aspectului marinăresc al navei;

i) respectă și verifică respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă și a normelor pentru prevenirea și stingerea incendiilor în compartimentele repartizate componente de specialitate.

Secțiunea a 8-a

Personalul componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare și electromecanică

Art. 37 - (1) Personalul componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare și electromecanică se subordonează șefilor componentelor de specialitate, respectiv șefului mecanic, după caz.

(2) Personalul componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare și electromecanică face parte din echipajul navei și asigură întreținerea, exploatarea și repararea echipamentelor și instalațiilor aferente componente de specialitate pe care este încadrat, precum și întreținerea navei, în conformitate cu Registrul de roluri al navei.

Art. 38 - Personalul componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare și electromecanică are următoarele responsabilități:

a) cunoaște tehnica, echipamentele și instalațiile din cadrul componente de specialitate;

b) realizează întreținerea, exploatarea și repararea cu mijloacele bordului a echipamentelor și instalațiilor din cadrul componente de specialitate, activitățile de întreținere necesare asigurării aspectului marinăresc al navei, respectiv obligațiile ce îi revin la diferitele roluri, în conformitate cu Registrul de roluri a navei;

c) asigură întreținerea compartimentelor, punților și suprastructurilor repartizate componente de specialitate;

d) participă la toate activitățile efectuate cu întregul echipaj;

e) cunoaște și utilizează mijloacele și instalațiile de vitalitate, mijloacele și echipamentele individuale și colective de salvare și ambarcațiuni;

f) respectă normele de securitate și sănătate în muncă și a normelor pentru prevenirea și stingerea incendiilor în compartimentele repartizate componente de specialitate.

g) participă la instruirile în domeniul securității și sănătății în muncă și are obligațiile prevăzute de legislația în domeniul securității și sănătății în muncă.

Secțiunea a 9-a

Personalul altor componente de specialitate

Art. 39 - (1) Personalul aparținând altor componente de specialitate, îmbarcat la bordul navei, se subordonează șefilor componentelor respective.

(2) Personalul altor componente de specialitate face parte din echipajul navei și asigură întreținerea, exploatarea, repararea echipamentelor și instalațiilor auxiliare de la bord și întreținerea navei și/sau asistența medicală de urgență și/sau primul ajutor calificat, în conformitate cu Registrul de roluri al navei.

Art. 40 - Personalul altor componente de specialitate are următoarele responsabilități:

- a) cunoaște atribuțiile specifice, tehnica, echipamentele și instalațiile de care răspunde;
- b) asigură întreținerea compartimentelor repartizate;
- c) participă la toate activitățile efectuate cu întregul echipaj;
- d) realizează întreținerea, exploatarea și repararea cu mijloacele bordului a echipamentelor și instalațiilor de care răspunde, respectiv obligațiile ce îi revin la diferitele roluri, în conformitate cu Registrul de roluri a navei;
- e) cunoaște și utilizează mijloacele și instalațiile de vitalitate, mijloacele și echipamentele individuale și colective de salvare;
- f) respectă normele de securitate și sănătate în muncă și a normelor pentru prevenirea și stingerea incendiilor în compartimentele repartizate;
- g) participă la instruirile în domeniul securității și sănătății în muncă și are obligațiile prevăzute de legislația în domeniul securității și sănătății în muncă.

Art. 41 - (1) În cazul în care din echipajul navei face parte și personal medical și/sau paramedical, acesta asigură asistența medicală de urgență și/sau primul ajutor calificat și tratamentul medical necesar în cazul misiunilor de lungă durată și dispune măsuri cu caracter preventiv, de promovare a sănătății și educației sanitare.

(2) Personalul prevăzut la alin. (1) asigură păstrarea, întreținerea și folosirea medicamentelor, materialelor sanitare și a altor echipamente medicale din componența trusei medicale de urgență.

Secțiunea a 10-a **Personalul îmbarcat temporar**

Art. 42 - (1) La bordul navei pot fi îmbarcate temporar alte persoane, numai cu aprobarea comandantului navei și a șefului/comandantului structurii MAI care are în dotare nava sau în baza dispoziției/ordinului eșaloanelor superioare, fără a depăși, prin însumare cu echipajul, numărul mijloacelor de salvare.

(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), în situațiile de salvare a vieții omenești, indiferent dacă nava este sau nu implicată în executarea misiunilor specifice, comandantul navei/similar permite îmbarcarea temporară a persoanelor în număr mai mare decât mijloacele de salvare, astfel încât masa totală a navei să asigure menținerea condițiilor de vitalitate, fără a pune în pericol siguranța echipajului.

(3) Persoanele salvate în număr mare sunt transportate în condiții de siguranță.

Art. 43 - (1) Personalul îmbarcat temporar la bordul unei nave nu face parte din echipajul acesteia și nu execută activități legate de siguranța navei și a echipajului, dar poate fi, după caz, repartizat pe roluri specifice, respectiv pe mijloace de salvare.

(2) Persoanele îmbarcate temporar la bordul unei nave pentru activități operative, logistice/de reparații sau de reprezentare sunt trecute în jurnalul de bord, specificându-se calitatea lor și dispoziția/ordinul în baza căruia au fost îmbarcate.

Art. 44 - (1) Personalul îmbarcat temporar, cu excepția celui îmbarcat pentru activități operative, este însoțit permanent de un membru al echipajului navei, pe toată perioada cât acesta se află la bord.

(2) În funcție de durata misiunii, personalul îmbarcat temporar este repartizat și pe cușete, fără ca acest lucru să afecteze activitatea curentă a echipajului navei.

Art. 45 - Regulile de comportare la bord a persoanelor îmbarcate temporar sunt prevăzute în **Anexa nr. 4**.

Capitolul III **Organizarea serviciilor la bordul navei**

Secțiunea 1 **Serviciul la bordul navei**

Art. 46 - Serviciul la bordul navei se organizează pentru a asigura:

- a) continuitatea conducerii navei;
- b) supravegherea continuă a zonei din jurul navei;
- c) funcționarea continuă a instalațiilor, echipamentelor și mecanismelor;
- d) legătura continuă cu eșaloanele de coordonare și conducere;
- e) vitalitatea, securitatea și siguranța navei;
- f) executarea diferitelor lucrări.

Art. 47 - Compunerea serviciului la bordul navei și numărul de persoane din serviciu este stabilit în funcție de clasa navei, locul în care aceasta se află și dispozițiile/ordinele șefului/comandantului structurii MAI care are în dotare nava.

Art. 48 - (1) Serviciul la bord se execută la toate navele MAI, conform prevederilor prezentului regulament, cu excepția navelor din clasa 4 și 9, unde nu se execută serviciu.

(2) La navele aflate în conservare la apă se organizează doar grupa de gardă și siguranță.

(3) Pentru navele care sunt utilizate în activități punctuale și ulterior depozitate pe cavalet/peridoc la sediul structurii MAI, nu este necesară organizarea serviciilor la bord.

(4) Serviciul la bord este executat de echipajului navei.

(5) Fiecare membru al echipajului, numit în serviciul la bordul navei, răspunde pentru activitatea în postul încredințat, în conformitate cu sarcinile și îndatoririle stabilite prin rolurile navei.

(6) Personalul aflat în serviciu nu are dreptul să înceteze sau să încredințeze altei persoane executarea îndatoririlor ce îi revin, cu excepția situațiilor dispuse/ordonate/aprobate de către comandantul navei/șefii ierarhici, înscrise în jurnalul de bord.

(7) În funcție de activitatea navei, serviciul la bord este instituit de comandant și cuprinde serviciul de cart sau serviciul de gardă și siguranță.

(8) Conducerea nemijlocită a personalului din serviciu, precum și răspunderea pentru executarea corectă a serviciului la bordul navei revin comandantului navei.

(9) Pregătirea generală și de specialitate, precum și planificarea personalului, în vederea executării serviciului la bord, revin ofițerului secund, cu avizul comandantului navei.

Secțiunea a 2-a **Serviciul de cart**

Art. 49 - (1) Serviciul de cart se organizează la bordul navelor aflate în marș și misiune.

(2) Serviciul de cart are, de regulă, o durată continuă de 4 ore și se execută pe 2 sau pe 3 schimburi, astfel:

- a) pentru misiuni cu durata până în 24 de ore se poate executa pe 2 schimburi;
- b) pentru misiuni cu durata mai mare de 24 ore se execută pe 3 schimburi.

(3) În funcție de misiune și condițiile hidrometeorologice, comandantul navei poate micșora durata serviciului de cart și suplimenta numărul personalului angrenat în serviciu.

Art. 50 - Serviciul de cart pe trei schimburi se execută, de regulă, după următorul program orar:

- a) schimbul I, orele 08.00-12.00 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 04.00-08.00.

Art. 51 - (1) Personalul aflat în serviciul de cart se află în permanență la post și poate să îl părăsească numai după predarea serviciului sau la dispoziția/ordinul/cu aprobarea șefului de cart sau a comandantului navei.

(2) Pe timpul alarmelor și exercițiilor, personalul aflat în serviciul de cart execută atribuțiile conform rolurilor navei.

(3) De regulă, după executarea serviciului de cart, membrii de echipaj își continuă activitatea, conform programului navei.

Art. 52 - Serviciul de cart este format, de regulă, din:

- a) șef de cart;
- b) cart navigație;
- c) cart comunicații;
- d) cart supraveghere;
- e) cart electromecanic;
- f) cart vitalitate.

Art. 53 - (1) Șeful de cart este persoana căreia comandantul îi încredințează conducerea navei pe timpul marșului și executării misiunilor, acesta având în subordine, pe durata cartului, întregul personal aflat în serviciul de cart.

(2) Șeful de cart se află permanent pe puntea de comandă a navei, fiindu-i interzisă părăsirea postului, fără aprobarea superiorului ierarhic de pe navă.

Art. 54 - (1) Șef de cart poate fi numit ofițerul secund, șeful de echipaj și șefii componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare, iar în situații excepționale, personalul din cadrul acestor componente de specialitate, care deține atestat pe componenta de specialitate navigație.

(2) În funcție de situația operativă și misiunea navei, șef de cart poate fi și un ofițer îmbarcat suplimentar, care deține atestat corespunzător funcției de ofițer secund sau comandant, pentru clasa și/sau tipul respectiv de navă.

Art. 55 - Șeful de cart are următoarele responsabilități:

a) conduce acțiunile pentru menținerea vitalității navei până la preluarea conducerii de către comandant și dispune măsurile ce se impun, în caz de înrăutățire a condițiilor hidrometeorologice sau pe vizibilitate redusă;

b) completează jurnalul de bord și certifică, prin semnătură, înscrisurile din timpul executării cartului său, la predarea serviciului;

c) raportează de îndată comandantului navei situațiile deosebite, care pot influența cursul misiunii, vitalitatea, stabilitatea și integritatea navei și/sau a echipajului;

d) menține drumul și viteza navei, conform instrucțiunilor dispuse/ordonate de comandantul navei, cu excepția situațiilor prevăzute în prezentul regulament;

e) folosește adecvat echipamentele de navigație, comunicații și supraveghere, inclusiv luminile de navigație și instalațiile de semnalizare acustică;

f) execută observarea vizuală și tehnică;

g) descoperă pericolele de navigație și ia măsuri pentru evitarea acestora;

h) monitorizează traficul naval din zonă;

i) completează jurnalul de navigație și determină punctul navei din oră în oră;

j) menține legătura cu structura/unitatea de coordonare;

k) coordonează personalul din subordine, în vederea executării atribuțiilor specifice;

- l) transmite semnalele de alarmare dispuse/ordonate de comandantul navei;
- m) verifică situația hidrometeorologică și avizele de navigație;
- n) permite prezența pe puntea de comandă a navei doar a persoanelor care au atribuții de serviciu sau activități aprobate;
- o) execută programul stabilit de comandantul navei.

Art. 56 – (1) La predarea-primirea serviciului de cart, noul șef de cart primește următoarele date:

- a) poziția navei și adâncimea apei;
- b) drumul și viteza navei, conform instrucțiunilor dispuse/ordonate de comandantul navei;
- c) traficul naval din zonă;
- d) situația hidrometeorologică și prognoza;
- e) dispozițiile/ordinele de executat pe timpul cartului;
- f) parametrii echipamentelor de navigație și supraveghere;
- g) instrumentarul și documentele șefului de cart;
- h) lungimea lanțului lăsat la apă, lungimea și starea parâmelor date la geamandură;
- i) ambarcațiunile plecate de la bord și cele care se află lângă navă;
- j) locația comandantului.

(2) Predarea-primirea serviciului de cart se certifică, prin semnătură, în jurnalul de bord.

Art. 57 - Cartul navigație se subordonează șefului de cart și poate fi numit din personalul care deține atestat pe componenta de specialitate navigație, inclusiv șeful de echipaj.

Art. 58 - Cartul navigație are următoarele responsabilități:

- a) utilizarea instalației de guvernare, în scopul menținerii sau schimbării drumului navei;
- b) operarea hărților electronice de navigație și după caz, interconectarea/suprapunerea cu stațiile de radiolocație ale navei;
- c) monitorizarea permanentă a indicațiilor de drum;
- d) executarea observării vizuale prova;
- e) informarea șefului de cart cu privire la pericolele de navigație și luminile observate;
- f) funcționarea luminilor de navigație pe timpul nopții și pe vizibilitate redusă;
- g) transmiterea semnalelor acustice, doar la dispoziția/ordinul șefului de cart.

Art. 59 - Cartul comunicații se subordonează șefului de cart și poate fi numit din personalul care deține atestat pe componenta de specialitate comunicații și observare.

Art. 60 - Cartul comunicații are următoarele responsabilități:

- a) utilizarea stațiilor radio de la bord, în scopul asigurării legăturii radio dintre navă și structura/unitatea de coordonare/conducere sau alte entități, precum și cu alte nave/aeronaute;
- b) recepționarea informațiilor transmise prin sistemele electronice specifice și prezentarea acestora șefului de cart sau comandantului navei;
- c) recepționarea prognozei hidrometeorologice de la autoritățile competente;
- d) asigurarea echipajului ambarcațiunii cu stații mobile și mijloace de înregistrare audio-video.

Art. 61 - Cartul supraveghere se subordonează șefului de cart și poate fi numit din personalul din cadrul componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare, inclusiv șeful de echipaj și personalul altor componente de specialitate.

Art. 62 - Cartul supraveghere are următoarele responsabilități:

- a) utilizarea mijloacelor tehnice specifice de supraveghere, în scopul monitorizării traficului naval din zona de responsabilitate și a pericolelor de navigație;
- b) detectarea, identificarea și profilarea țintelor navale.

Art. 63 - În funcție de numărul membrilor echipajului prezent la bord, dar și de situația operativă, atribuțiile carturilor navigație, comunicații și supraveghere pot fi comasate, decizia aparținând comandantului navei.

Art. 64 - Cartul electromecanic se subordonează șefului de cart și poate fi numit din personalul componentei de specialitate electromecanică, inclusiv șeful mecanic.

Art. 65 - Cartul electromecanic are următoarele responsabilități:

- a) supravegherea funcționării mașinilor și instalațiilor din cadrul componentei de specialitate electromecanică;
- b) pornirea/oprirea diferitelor mașini și instalații la dispoziția/ordinul șefului de cart, ofițerului secund sau comandantului navei;
- c) menținerea sau modificarea turațiilor motoarelor și pasului elicei la dispoziția/ordinul șefului de cart sau comandantului navei;
- d) manevrarea telegrafelor la dispoziția/ordinul șefului de cart sau a comandantului navei;
- e) executarea activităților specifice în scopul funcționării în parametri a mașinilor și instalațiilor navei;
- f) asigurarea funcționării instalațiilor ce asigură condițiile de trai la bordul navei;
- g) verificarea lipsei oricăror materiale sau obiecte pe mecanismele și instalațiile aflate în funcționare;
- h) sondarea tancurilor de carburant, lubrifiant și apă potabilă;
- i) completarea documentelor specifice de funcționare și monitorizare a tehnicii.

Art. 66 - Cartul vitalitate se subordonează șefului de cart și poate fi numit din personalul componentei de specialitate electromecanică.

Art. 67 - Cartul vitalitate are următoarele responsabilități:

- a) verificarea constantă a santinelor, porților etanșe și hublourilor, precum și a instalațiilor de incendiu și santină, în scopul menținerii vitalității navei;
- b) evacuarea apei din santină și din tancurile de reziduri;
- c) informarea șefului de cart cu privire la orice problemă care are legătură cu vitalitatea navei;
- d) existența instalațiilor și mijloacelor de vitalitate în locurile stabilite.

Art. 68 - În funcție de numărul membrilor echipajului prezent la bord, dar și de situația operativă, atribuțiile carturilor electromecanic și vitalitate pot fi comasate, decizia aparținând comandantului navei.

Secțiunea a 3-a **Serviciul de gardă și siguranță**

Art. 69 - (1) Serviciul de gardă și siguranță este destinat asigurării siguranței, securității și vitalității navei care staționează la apă și nu se află în misiune, ori este andocată în șantier specializat.

(2) Serviciul de gardă și siguranță se execută, de regulă, pe o durată de 24 de ore, cu luarea în considerare a particularităților serviciului/grupeii de gardă și siguranță, prevăzute în **Anexa nr. 5**.

Art. 70 - (1) Serviciul de gardă și siguranță se execută de către toți membrii echipajului.

(2) Comandantul navei execută acest serviciu, în situația în care nu poate fi asigurat de ceilalți membri ai echipajului.

Art. 71 - (1) La navele alimentate permanent la energie electrică de la cheu, cu o parte a tehnicii aflată permanent în stare de funcționare, se instituie, în mod obligatoriu, serviciul de gardă și siguranță la bord.

(2) La navele care nu sunt alimentate cu energie electrică de la cheu și la care tehnica nu se află în stare de funcționare, nu este obligatorie instituirea serviciului de gardă și siguranță la bord, caz în care, navele respective sunt încredințate grupei de gardă și siguranță, consemnându-se acest fapt în jurnalele de bord ale navelor respective.

Art. 72 - Serviciul de gardă și siguranță este format din:

- a) personal de gardă;

b) ajutor personal de gardă.

Art. 73 - (1) Personalul de gardă este personalul căruia comandantul îi încredințează siguranța, securitatea și vitalitatea navei care staționează la apă și nu se află în misiune ori este andocată în șantier specializat.

(2) Personalul de gardă este numit din personalul atestat pe una din componentele de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare, inclusiv șeful de echipaj.

Art. 74 - Personalul de gardă are următoarele responsabilități:

a) verifică constant situația ancorei, legăturile, pescajele, compartimentele și securitatea magaziiilor și munițiilor navei, precum și alimentarea cu energie electrică;

b) urmărește evoluția situației hidrometeorologice și ia măsuri în consecință privind legăturile navei;

c) verifică constant funcționarea în parametri a echipamentelor și instalațiilor aflate în funcțiune;

d) execută activitățile de întreținere și reparații a echipamentelor și instalațiilor dispuse de șeful mecanic și șefii componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare;

e) execută activitățile de întreținere a navei dispuse de șeful de echipaj;

f) participă, luându-și toate măsurile de siguranță, la toate activitățile de manevră care implică legături la babalele sau tacheții navei;

g) execută dispozițiile/ordinele comandantului, ofițerului secund și șefului de echipaj;

h) execută dispozițiile/ordinele șefului grupei de gardă și siguranță în legătură cu vitalitatea navelor aflate în locul de staționare permanentă;

i) informează comandantul navei cu privire la orice problemă care afectează menținerea vitalității navei;

j) asigură accesul sau interzicerea accesului la bordul navei, conform prezentului regulament;

k) completează jurnalul de bord și alte documente specifice.

Art. 75 - (1) Ajutorul personalului de gardă este personalul care asigură, împreună cu personalul de gardă, siguranța, securitatea și vitalitatea navei care staționează la apă și nu se află în misiune, ori este andocată în șantier specializat.

(2) Ajutorul personalului de gardă este numit din rândul personalului atestat, de regulă, pe componenta de specialitate electromecanică.

(3) La navele la care nu se instituie acest serviciu, responsabilitățile sunt preluate de personalul de gardă pe navă.

Art. 76 - Ajutorul personalului de gardă pe navă are următoarele responsabilități:

a) verifică periodic santinele, compartimentele, porțile etanșe și hublourile;

b) verifică periodic funcționarea în parametri nominali a echipamentelor și instalațiilor aflate în funcțiune;

c) evacuează, la nevoie, apa din santină, respectând regulile privind poluarea apelor din port;

d) verifică și, după caz, ia măsuri de evacuare a apei din compartimente/tancuri, respectând regulile privind poluarea apelor din port;

e) verifică și ia măsuri de refacere a plinurilor tehnice de apă din tancurile navei;

f) execută activitățile de întreținere și reparații a echipamentelor și instalațiilor dispuse/ordonate de șeful mecanic;

g) execută activitățile de întreținere a navei dispuse/ordonate de șeful de echipaj;

h) participă, luându-și toate măsurile de siguranță, la toate activitățile de manevră ce implică legături la babalele sau tacheții navei;

i) execută dispozițiile/ordinele comandantului, ofițerului secund și șefului mecanic;

j) execută dispozițiile/ordinele șefului grupei de gardă și siguranță în legătură cu vitalitatea navelor aflate în locul de staționare permanentă;

k) informează personalul de gardă cu privire la orice problemă care are legătură cu vitalitatea navei.

Art. 77 - Grupa de gardă și siguranță asigură siguranța, securitatea și vitalitatea navelor la care nu se instituie serviciul de gardă și siguranță la bord.

Art. 78 - Grupa de gardă și siguranță este formată din:

a) personal de gardă și siguranță și ajutorul personalului de gardă și siguranță, acolo unde aceste servicii sunt instituite;

b) personal destinat special grupei de gardă și siguranță, specializat și atestat.

Art. 79 - Grupa de gardă și siguranță are următoarele responsabilități:

a) verifică constant situația ancorelor, legăturile, pescajele, compartimentele și securitatea navelor;

b) urmărește evoluția situației hidrometeorologice și ia măsuri în consecință privind legăturile navelor;

c) verifică constant santinele, compartimentele, porțile etanșe și hublourile navelor;

d) evacuează, la nevoie, apa din santină, respectând regulile privind poluarea apelor din port;

e) execută activitățile de întreținere și reparații a echipamentelor și instalațiilor navelor, dispuse/ordonate de conducerea acestora;

f) participă, luându-și toate măsurile de siguranță, la toate activitățile de manevră ce implică legăturile navelor și mijloace de acostare de la cheul structurii MAI care are în dotare nave;

g) execută dispozițiile/ordinele conducerii structurii MAI care are în dotare nave;

h) informează conducerea navelor cu privire la orice problemă care are legătură cu vitalitatea acestora;

i) asigură accesul sau interzicerea accesului la bordul navelor, conform prezentului regulament.

Art. 80 - (1) În vederea îndeplinirii responsabilităților specifice, grupa de gardă și siguranță este coordonată de un șef, care răspunde de activitatea acesteia, menținând în permanență legătura cu comandantii navelor și/sau conducerea structurii MAI, care are în dotare nava, cu privire la problemele de siguranță și securitate.

(2) Șeful grupei de gardă și siguranță este numit de către șeful structurii MAI care are în dotare nave, de regulă, din rândul ofițerilor aflați în serviciul de gardă și siguranță.

(3) Personalul din cadrul grupei de gardă și siguranță se aprobă de conducerea structurii/unității subordonate inspectoratului general care are în dotare nava.

Art. 81 - (1) La nivelul structurii MAI care are în dotare nave se nominalizează o persoană coordonatoare, responsabilă cu pregătirea personalului navelor destinat executării serviciului în cadrul grupei de gardă și siguranță.

(2) Programul de pregătire presupune instruirea personalului, planificarea acțiunilor, adaptarea modului de intervenție și verificarea executării corecte a serviciului de către personalul grupei de gardă și siguranță.

(3) Programul de pregătire se întocmește de către persoana nominalizată la alin. (1) și se aprobă de către șeful/comandantul structurii MAI care are în dotare nave, în baza precizărilor inspectoratelor generale, după caz.

Art. 82 - (1) În locurile de staționare permanentă, acolo unde este instituit serviciul de gardă și siguranță, șeful grupei de gardă și siguranță organizează cel puțin un exercițiu de menținere a vitalității navelor.

(2) Scenariul exercițiului poate fi executat fie prin alarmarea grupei de gardă și siguranță, fie în mod planificat.

Capitolul IV

Organizarea și conducerea activităților specifice în staționare și în marș

Secțiunea 1

Programul navei

Art. 83 - Programul navei reglementează activitățile ce se desfășoară la bord, în scopul împărțirii judicioase a timpului și se întocmește la începutul fiecărui an de către comandantul navei, fiind aprobat de către șeful/comandantul structurii/unității subordonate structurii MAI care are în dotare nava și echipajul, în baza precizărilor inspectoratelor generale, după caz.

Art. 84 - (1) Navele își desfășoară activitatea în program de lucru special, executând misiuni specifice cu perioade diferite, în funcție de caracteristicile tehnice ale fiecărei nave.

(2) Atunci când nu se află în misiune, la bordul navei se execută programul serviciului de gardă și siguranță, precum și program de întreținere și revizii.

Art. 85 - Timpul de lucru al echipajului navei se încadrează în programul de lucru al respectivei nave, stabilit prin dispoziția/ ordinul inspectorilor generali, în conformitate cu reglementările în vigoare.

Secțiunea a 2-a

Staționarea navei

Art. 86 - (1) Navele pot fi staționate în una din următoarele situații: acostată la cheu/ponton/cu prova în mal/cu legături la altă navă, legată la geamandură, ancorată, andocată, în conformitate cu reglementările în vigoare.

(2) Locurile și condițiile de staționare a navelor sunt cele stabilite prin Normativ.

(3) Staționarea navei prin legare se realizează exclusiv la instalațiile destinate acestui scop.

Art. 87 - Se interzice staționarea navei:

- a) sub cabluri de înaltă tensiune sau poduri;
- b) în aval de locurile unde s-a format strat de gheață;
- c) lângă o navă care transportă materiale periculoase sau care este în carantină;
- d) în locurile care, prin natura fundului sau a malurilor, pot produce găuri de apă, avarii la cârme și elice.

Art. 88 - Pe timpul staționării navei la ancoră se iau toate măsurile de siguranță, fără a se limita la următoarele:

a) echipamentele de navigație, mijloacele tehnice de observare și semnalizare, precum și instalațiile de legare-ancorare și guvernare se mențin în stare de funcționare;

b) instalația de propulsie se menține pregătită pentru punerea în funcțiune în timpul stabilit de comandant;

c) mijloacele de salvare, de vitalitate și de stingere a incendiilor se mențin pregătite pentru a putea fi folosite atât pentru nevoile navei proprii, cât și pentru acordarea ajutorului altor nave.

Art. 89 - Pe timpul staționării navei la cheu se iau toate măsurile de întreținere a aspectului exterior și interior al navei, fără a se limita la următoarele:

a) bordajul, suprastructurile, punțile, scările, schela de acces la bord, culoarele interioare, compartimentele și santinele navei trebuie să fie curate și întreținute;

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

c) parâmele de pe punte și alte materiale de legare să fie aranjate și fixate.

Art. 90 - Pe timpul staționării navei în zone cu gheață se iau toate măsurile de protecție și de îndepărtare a stratului de gheață/zăpadă, fără a se limita la următoarele:

- a) se mențin, fără depuneri, scările și schela de acces la bord;
- b) se creează și se menține, în jurul navei, un culoar fără gheață, de minimum 30 cm;
- c) se interzice lucrul pe gheață, neasigurat;
- d) se interzice deversarea pe gheață sau în apa din jurul navei a materialelor inflamabile;
- e) se interzice executarea de exerciții de stins incendiul cu folosirea materialelor de imitare;
- f) se dublează legăturile;
- g) se urmărește ca lanțurile ancorelor să nu fie blocate de gheață;
- h) se mențin în stare de operativitate toate mijloacele de vitalitate.

Secțiunea a 3-a

Pregătirea navei pentru marș și misiune

Art. 91 - (1) Navele desfășoară misiuni specifice în baza documentelor stabilite la nivelul structurii MAI care le are în dotare, precum și în baza dispozițiilor/ordinelor de misiune sau la intervenție.

(2) După primirea dispoziției/ordinului de misiune, comandantul navei înscrie prevederile în jurnalul de bord și le aduce la cunoștința membrilor echipajului.

Art. 92 - La pregătirea marșului și misiunii se desfășoară următoarele activități:

- a) ofițerul secund verifică prezența echipajului și a persoanelor îmbarcate temporar;
- b) membrii componentelor de specialitate verifică starea de funcționare a tehnicii, existența și starea materialelor de vitalitate, stins incendiul și salvare, și comunică/raportează, pe cale ierarhică, concluziile rezultate la finalizarea acestora;
- c) comandantul navei, împreună cu ofițerul secund și șeful componentei de specialitate navigație participă la documentarea specifică navigației, care constă în studiul zonelor de navigație, însușirea particularităților geografice și a condițiilor hidrometeorologice, identificarea pericolelor de navigație, trasarea preliminară a marșului, ținându-se cont de drumurile recomandate, alegerea hărților și a documentelor nautice pentru marș (hărți, cartea pilot, cartea farurilor și radiofarurilor, avizele pentru navigatori, reglementările în vigoare existente în porturi etc);
- d) comandantul navei, împreună cu ofițerul secund și șeful componentei de specialitate navigație verifică actualizarea hărților și a planurilor porturilor (pe baza avizelor pentru navigatori), situația cu datele evolutive ale navei (diametrul de rotație, inerția, gamele de viteze în funcție de numărul de rotații etc) și situația compensării și etalonării echipamentelor de navigație, a stațiilor de radiolocație.

Secțiunea a 4-a

Manevra navei

Art. 93 - (1) Manevra navei constă în acostarea/plecarea la/de la cheu/geamandură/ponton/mal/altă navă, ancorarea/plecarea de la ancoră, intrarea/ieșirea în/din port/pasă de navigație/canal navigabil/acvatoriu portuar/ecluză și se execută sub comanda directă a comandantului, a înlocuitorului direct al acestuia ori, în caz de forță majoră, sub comanda șefului/personalului componentei de specialitate navigație.

(2) Manevra pentru ateliere și docuri plutitoare constă în andocarea/poziționarea de precizie/lansarea la apă a navelor, manipularea sarcinilor grele/agabaritice, operarea macaralelor de bord, ridicarea/montarea agregatelor navale și se execută sub comanda directă a comandantului sau a înlocuitorului direct al acestuia.

Art. 94 - (1) La începutul manevrei de orice fel, din dispoziția/ordinul comandantului navei, se transmite semnalul "La posturile de manevră", iar echipajul își ocupă posturile, conform rolului de manevră.

(2) În funcție de specificul manevrei, preliminar se efectuează operațiuni precum: reducerea legăturilor la cheu, virarea ancorei, întreruperea legăturii telefonice cu malul și, pe timp de noapte, aprinderea luminilor de manevră stabilite, în conformitate cu reglementările în vigoare.

(3) Pentru evitarea unor situații neprevăzute, în cadrul manevrelor de orice fel, se pregătește o ancoră în gardă - gata de fundarisit, care se pune la post după finalizarea operațiunilor.

Art. 95 - (1) Manevra navei trebuie executată, astfel încât să nu pună în pericol manevrele altor nave observate.

(2) În scopul evitării abordajelor se face cunoscută intenția de manevră a navei prin transmiterea din timp a semnalelor prevăzute de reglementările în vigoare, precum și prin efectuarea comunicațiilor cu serviciile de dirijare a traficului portuar, inclusiv cu navele observate.

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

Art. 96 - (1) La executarea manevrei de plecare/acostare de la/la cheu, navele pot fi asistate de remorchere sau șalupe de remorcaj.

(2) La terminarea manevrei de acostare la cheu/ponton/altă navă și ridicare pe doc, se pune tehnica în stare de repaus și se execută activitățile dispuse/ordonate de către comandantul navei, acestea fiind menționate în jurnalul de bord.

Art. 97 - (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 în port începe în momentul când nava s-a înscris pe drumul recomandat - pasa de acces, 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 execută cu precizie, folosind toate mijloacele de semnalizare și reperele de navigație din zonă, mijloacele radiotehnice și oricare alte mijloace și informații posibile.

Art. 98 - Pe timpul intrării/ieșirii în/din port, comandantul navei are următoarele responsabilități:

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

b) manevrează, în permanență, cu viteză de siguranță;

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

d) micșorează viteza navei sau stopează mașinile, pe timp de vizibilitate redusă, iar la nevoie, dacă locul permite, ancorează, pe cât posibil, în afara șenalului navigabil;

e) urmărește permanent indicațiile sondei ultrason, iar atunci când consideră necesar, dispune/ordonă măsurarea adâncimii și cu sonda de mână;

f) respectă cu strictețe sistemul de balizaj și oricare modificare a acestuia constatată pe timpul manevrei, pe care o consemnează în jurnalul de bord;

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

h) monitorizează continuu poziția navei față de mal (diguri);

i) dispune/ordonă darea tuturor semnalelor vizuale și acustice specifice;

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

k) urmărește manevra altor nave care intră/ies în/din port și ia măsuri pentru evitarea coliziunii;

l) dispune/ordonă ca pe timpul manevrei, echipajul de pe punte să poarte vestele de salvare;

- m) verifică, înainte de începerea manevrei, funcționarea mijloacelor de semnalizare acustică și luminoasă și pregătește pentru folosire imediată instalația de guvernare de rezervă;
- n) comunică/raportează imediat orice accident de navigație, luând măsuri pentru remedierea avariei și pentru salvarea navei;
- o) acordă ajutor altor nave, în cazul creării unor situații deosebite, la solicitarea acestora;
- p) dispune/ordonă punerea în funcțiune a echipamentelor și instalațiilor necesare pentru manevră, conform rolurilor;
- q) respectă întocmai regulile locale specifice de navigație în porturi;
- r) verifică înscrierea în jurnalul de bord a tuturor ordinelor și comenzilor pe care le dă, precum și a evenimentelor deosebite.

Art. 99 – (1) Intrarea sau ieșirea navelor în / din porturile altor state se face având la bord un pilot sau un reprezentant al statului respectiv.

(2) Tranzitarea navei prin zonele în care pilotajul este obligatoriu se execută exclusiv cu pilot..

Art. 100 - (1) 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 și se asigură scara de pilot;
- c) 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;
- d) sosirea pilotului la bord se consemnează în jurnalul de bord.

(2) Comandantul și pilotul vor schimba reciproc informații referitoare la condițiile locale, caracteristicile de manevră ale navei și modul de executare a manevrei.

Art. 101 - Pe timpul cât se află la bord, pilotul nu îl înlocuiește pe comandant în conducerea navei, ci îl asistă exclusiv la manevră, comandantul păstrând întreaga responsabilitate pentru conducerea navei în siguranță și pentru eventualele prejudicii rezultate din manevră.

Secțiunea a 5-a **Marșul navei**

Art. 102 - Marșul navei constituie deplasarea acesteia sub acțiunea mijloacelor de propulsie și guvernare, pe drumul și cu viteza stabilite de comandant.

Art. 103 - (1) Pe toată durata marșului, comandantul navei planifică serviciul de cart și activitățile la bord, care sunt aduse la cunoștința echipajului.

(2) Personalul, care nu este inclus în serviciul de cart, desfășoară activități conform programului navei sau alte activități dispuse/ordonate.

Art. 104 - (1) Comandantul navei poartă întreaga responsabilitate a conducerii în siguranță a navigației, fără obligația de a se afla la postul sau pe puntea de comandă.

(2) Pentru evitarea abordajelor, a eșuărilor sau a altor pericole, atunci când comandantul navei nu se află la postul sau pe puntea de comandă, șeful de cart îi raportează situația de îndată și manevrează în consecință.

Art. 105 - În marș, comandantul navei se va afla obligatoriu la postul sau pe puntea de comandă, în următoarele situații:

- a) la trecerea prin strâmtori, canale navigabile, zone înguste sau cu adâncimi mici ori necunoscute, în zone cu trafic intens sau cu pericole de navigație;
- b) în condiții hidrometeorologice nefavorabile și vizibilitate redusă;
- c) pe timpul tuturor acțiunilor specifice;
- d) la solicitarea șefului de cart.

Art. 106 - Când nava se află într-un sector fluvial sau la frontiera comună cu alte state, se navighează în apele naționale și la nevoie, în apele statelor riverane, numai după obținerea aprobărilor, în conformitate cu reglementările în vigoare.

Art. 107 - 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. 108 - La remorcarea unei nave, comandantul remorcherului sau a navei care remorchează poartă întreaga răspundere pentru siguranța privind navigația navei/navelor remorcate, iar pentru siguranța interioară a acestora răspunderea revine comandanților lor.

Art. 109 - (1) Pe timpul marșului, în condiții hidrometeorologice nefavorabile, se iau următoarele măsuri:

- a) se intensifică observarea tehnică și vizuală;
- b) se reduce viteza în funcție de starea mării;
- c) se obturează și se etanșează nava;
- d) se limitează circulația pe punțile exterioare;
- e) personalul, care acționează pe punțile exterioare, îmbracă vestele (centurile) de salvare.

(2) În conformitate cu decizia comandantului, nava poate intra la adăpostul coastei, în radă sau în port, iar dacă aceste situații nu sunt posibile, se manevrează pentru menținerea în siguranță a navei și echipajului.

Art. 110 - 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.

Secțiunea a 6-a **Navigația în formație**

Art. 111 - (1) Navigația în formație 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, tipul de formație și elementele de marș (drum și viteza) se dispun/ordonă de comandantul formației.

Art. 112 - Pe timpul navigației în formație, răspunderea revine comandantului formației, iar pentru activitățile ce se desfășoară la bordul fiecărei nave, comandanților acestora.

Art. 113 - Ieșirea/intrarea din/în formație, plecarea de la ancoră sau ancorarea, misiunile specifice și desfășurarea de activități se dispun/ordonă de către comandantul formației.

Secțiunea a 7- a

Gruparea temporară de nave

Art. 114 - Pentru îndeplinirea în comun a unor misiuni sau activități, se pot forma și organiza grupări temporare de nave aflate în dotarea structurii MAI, precum și a altor entități naționale și internaționale care au în dotare/coordonare nave.

Art. 115 - Structura/unitatea MAI care organizează și coordonează îndeplinirea misiunii sau activității respective, nominalizează, prin dispoziție zilnică/ordin de zi, persoana numită la comanda grupării temporare de nave.

Art. 116 - Comandantul grupării de nave este comandantul direct al întregului personal al grupării și răspunde numai de desfășurarea misiunii sau activității, siguranța navelor și a echipajelor acestora fiind atributul comandantului navelor.

Art. 117 - Comandantul grupării de nave are următoarele responsabilități:

- a) verifică respectarea programului stabilit;
- b) conduce misiunile, aplicațiile sau ședințele demonstrative ale grupării de nave;
- c) cunoaște datele tehnico-tactice și posibilitățile de acțiune ale navelor din subordine;
- d) stabilește modul de organizare a securității navelor în locul de staționare și verifică executarea serviciilor.

Secțiunea a 8-a

Navigația în afara zonei de responsabilitate a României

Art. 118 - Navele pot naviga în afara zonei de responsabilitate a României, în tranzit sau în misiune, în apele aflate sub jurisdicția altui stat sau în marea liberă, cu aprobarea ierarhică a structurii MAI care le are în dotare.

Art. 119 - (1) Trecerea navelor prin apele naționale ale altui stat sau prin strâmțori se face numai după o notificare prealabilă pe linie diplomatică, fiind comunicată perioada de trecere și tipul navei.

(2) În cazul condițiilor hidrometeorologice nefavorabile sau avarii grave, navele pot intra pentru adăpost, în apropierea coastei sau ancorare în port/radă interioară, în apele naționale ale altui stat, cu informarea obligatorie a autorităților portuare ale statului respectiv și cu notificarea pe linie diplomatică a acestuia.

Secțiunea a 9-a

Intrarea navei în porturi străine

Art. 120 - Intrarea navelor în porturi străine poate avea loc în următoarele situații:

- a) misiune internațională;
- b) escală;
- c) situație de forță majoră.

Art. 121 - Misiunile internaționale se efectuează în scopul îndeplinirii obligațiilor ce decurg din statutul României de stat membru al Uniunii Europene, al Organizației Tratatului Atlanticului de Nord și al altor organizații și organisme internaționale sau în scopul participării la activități de colaborare/cooperare, în baza înțelegerilor diplomatice bilaterale.

Art. 122 - Escala într-un port străin se efectuează, în vederea aprovizionării navei cu carburanți, lubrifianți, apă potabilă și alimente, în cazul participării navei la misiuni internaționale sau exercițiu.

Art. 123 - Situația de forță majoră reprezintă orice eveniment sau împrejurare obiectivă, imprevizibilă și inevitabilă, precum condițiile hidrometeorologice nefavorabile, avariile, necesitățile

medicale ori logistice neprevăzute, care împiedică continuarea marșului și impun adoptarea măsurilor necesare pentru siguranța navei și a echipajului.

Art. 124 - (1) Pentru participarea navei la misiuni internaționale, comandantul navei întocmește un plan de marș, aprobat ierarhic de conducerea structurii MAI care are în dotare nava, și care conține detalii referitoare la participanți, perioadă, asigurare logistică și activitățile specifice care se vor întreprinde.

(2) Datele și orele plecării/sosirii din/în porturi, intrării/ieșirii în/din strâmtorile și apele naționale ale altor state, prevăzute în planul de marș, sunt respectate luându-se în calcul rezerva de timp corespunzătoare, și pot fi modificate în situații de forță majoră.

(3) Se interzice intrarea în apele naționale ale altor state, dacă aceasta nu este prevăzută în planul de marș, cu excepția situațiilor de forță majoră.

Art. 125 - La plecarea din țară, nava va avea asigurate plinurile de combustibili, lubrifianți, apă și alimente.

Art. 126 - În porturile străine, personalul care face parte din echipajul navei și personalul îmbarcat temporar repartizat pe roluri are obligația de a informa superiorii săi cu privire la eventualele evenimente de care a luat cunoștință și care pot prejudicia interesele statului român sau misiunea specifică.

Art. 127 - (1) Când la bordul navei sosește ambasadorul României acreditat în statul gazdă, acesta este întâmpinat cu ceremonialul prevăzut pentru Președintele României.

(2) Ambasadorul acreditat în statul gazdă, ofițerul de legătură al statului gazdă și/sau alți demnitari români se cazează, dacă este cazul, și servesc masa la bordul navei împreună cu ofițerii.

Art. 128 - În porturile străine, echipajul navei trebuie:

- a) să aibă un comportament care să nu aducă atingere intereselor naționale;
- b) să evite orice faptă care ar putea atinge prestigiul statului gazdă;
- c) să respecte obiceiurile, tradițiile, religia și așezămintele culturale din statul gazdă;
- d) să respecte instrucțiunile statului gazdă referitoare la ordine publică, carantină, protecția mediului și regulile portuare;
- e) să respecte programul activităților la bordul navei;

Art. 129 - În porturile străine, comandantul navei trebuie:

a) să contacteze reprezentanții autorităților internaționale sub egida căreia execută misiunea și pe cei ai autorităților locale de cooperare/coordonare, pentru obținerea informațiilor necesare, în vederea îndeplinirii misiunii sale;

b) să propună debarcarea și întoarcerea în țară pentru orice persoană îmbarcată la bordul navei, cu informarea prealabilă a eșaloanelor superioare, în cazuri disciplinare, medicale, personale și/sau alte situații urgente;

c) să anunțe eșaloanele superioare și, după caz, misiunile diplomatice române și autoritățile locale, pentru luarea măsurilor legale, în cazul unui deces a unei persoane îmbarcate la bordul navei;

d) să interzică îmbarcarea/debarcarea personalului care poartă asupra lui armament și muniție, cu excepția situațiilor specificate prin regulile din planurile operaționale sau protocolare;

e) să consulte eșaloanele superioare și reprezentanții misiunii diplomatice române, pentru soluționarea unor situații ivite pe timpul vizitei într-un port străin, neprevăzute în prezentul regulament;

f) să primească la bord reprezentanți ai autorităților portuare sau parteneri, în scopuri de reprezentare și bună colaborare;

g) să participe la vizite protocolare organizate de reprezentanții autorităților statului gazdă.

Art. 130 - Cu ocazia activităților de reprezentare pot avea loc schimburi de cadouri cu caracter simbolic între comandantul navei și ceilalți parteneri.

Secțiunea a 10-a

Asistența și salvarea

Art. 131 - Navele sunt obligate să acorde ajutor, cu toate mijloacele de care dispun, oricărei alte nave care a suferit un sinistru naval, indiferent de pavilionul acesteia.

Art. 132 - (1) Comandantul navei aflate în misiune, care primește un semnal, din orice sursă, că o altă navă, o aeronavă, ambarcațiunile sau plutele lor se află în pericol, este obligat să se îndrepte cu toată viteza în ajutorul persoanelor de la bordul acestora, pe care le informează, dacă este posibil și comunicând/raportând situația eșaloanelor superioare.

(2) În caz de imposibilitate, trebuie să înscrie în jurnalul de bord motivul pentru care nu poate să se îndrepte în ajutorul persoanelor aflate în pericol.

Art. 133 - Prevederile art. 132 alin. (1) din prezentul Regulament nu se aplică în situația în care comandantul navei este informat că una sau mai multe nave, altele decât nava sa, sunt chemate în ajutor și au dat curs cererii, precum și în situația în care este informat de către persoanele aflate în pericol sau de comandantul altei nave, care ajunge la acestea, că ajutorul nu mai este necesar.

Art. 134 - (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 dispuse de coordonatorul căutării.

(2) Devierea navei de la drumul inițial, pentru căutare, asistență și salvare, se menționează în jurnalul de bord.

(3) În cazul în care o navă participă la acordarea asistenței și salvarea unei nave și a echipajului acesteia, alături de alte mijloace ale companiilor și societăților de navigație, comandantul navei execută măsurile dispuse de Centrul Maritim de Coordonare/Căpităniile de port competente.

Art. 135 - (1) După acordarea ajutorului, comandantul navei MAI înaintează eșalonului superior raportul său, în care precizează următoarele:

- a) locul și împrejurările care au dus la necesitatea intervenției;
- b) starea în care se găsea nava și echipajul aflate în pericol;
- c) perioada de timp cât a durat acțiunea de ajutorare și mijloacele întrebunțate;
- d) numele navei, al comandantului, portul de reședință sau înmatriculare, pavilionul, portul din care a plecat nava și cel către care se deplasa;
- e) felul și cantitatea materialelor întrebunțate pe timpul acordării ajutorului sau proviziile folosite.

(2) Când persoanele salvate se imbarcă la bordul navei MAI, pe cât posibil, la raportul prevăzut la alin. (1) se anexează un tabel cu datele celor salvați.

Art. 136 - Comandantul navei MAI care se află în stare de pericol, după ce i-a consultat, conform posibilităților, pe comandanții navelor care i-au răspuns la apelul de salvare, are dreptul de a chema în ajutor acele nave pe care le consideră că au capacitatea tehnică de a acționa în vederea rezolvării cazului.

Art. 137 - (1) În situația de om la apă, comandantul navei va lua toate măsurile pentru căutarea și salvarea acestuia.

(2) Părăsirea raionului în care s-a produs acest eveniment este permisă, numai după ce au fost epuizate toate posibilitățile de căutare și salvare.

(3) În funcție de zona în care s-a produs evenimentul, constând în căderea unui om în apă, se informează, după caz, Centrul Maritim de Coordonare/Căpităniile de port competente și navele din zonă.

Art. 138 - Bunurile găsite în apele naționale sau internaționale se predau autorităților competente la sosirea în port.

Secțiunea a 11-a

Abordaje și accidente de navigație

Art. 139 - În caz de abordaj, incendiu, punere pe uscat sau avarii grave suferite de nava MAI, comandantul și echipajul sunt obligați să ia măsuri pentru salvarea navei, pentru limitarea avariilor și diminuarea pagubelor.

Art. 140 - 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, răspunde material ori penal, în conformitate cu legea în vigoare.

Art. 141 - (1) În urma unui abordaj cu altă navă, dacă starea sa tehnică permite, nava MAI este obligată să acorde asistență și salvare celeilalte nave.

(2) Părăsirea locului de producere a evenimentului este interzisă, cu excepția cazului în care nava MAI este pusă în pericol.

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

Secțiunea a 12-a

Abandonul navei

Art. 142 - (1) În cazul în care, cu toate măsurile luate, nava se află în pericol de scufundare, comandantul dispune/ordonă 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/ordinul comandantului.

(3) Abandonarea navei se face în următoarea ordine: bolnavii, personalul îmbarcat temporar, echipajul.

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

Art. 143 - Comandantul ia hotărârea de abandonare a navei după ce s-a convins că salvarea acesteia este imposibilă, fiind obligat să ia măsuri pentru salvarea pavilionului navei, jurnalelor de bord, mașinilor, documentelor clasificate, ștampilelor și a hărților.

Art. 144 - (1) Dacă echipajul navei MAI a fost salvat de altă navă, comandantul acesteia trebuie să ia toate măsurile ca echipajul să respecte ordinea stabilită pe nava salvatoare și să păstreze secretul acțiunilor proprii.

(2) După abandonarea navei, comandantul acesteia își păstrează prerogativele asupra echipajului, până la eliberarea sa de sarcini de către eșaloanele superioare.

(3) Pentru repatrierea echipajului salvat din apele aflate sub jurisdicția altui stat, comandantul navei este obligat să ia legătura cu eșaloanele superioare, misiunile diplomatice ale României și cu autoritățile din statul respectiv.

Secțiunea a 13-a

Exploatarea și întreținerea navei

Art. 145 - Toți membrii echipajului răspund de păstrarea, întreținerea și exploatarea tehnicii și materialelor din dotarea navei pe care le au în primire.

Art. 146 - Membrii echipajului au următoarele responsabilități:

- a) verificarea periodică a existenței tehnicii și materialelor;
- b) cunoașterea, în detaliu, a caracteristicilor și a regulilor de întrebuințare, precum și menținerea tehnicii și materialelor curate și în stare de funcționare;
- c) exploatarea aparaturii și instalațiilor în conformitate cu instrucțiunile tehnice, precum și prevenirea și înlăturarea defectelor constatate;
- d) verificarea reparațiilor executate, prin probe de funcționare.

Art. 147 - Pentru prevenirea avariilor și pentru buna funcționare a tehnicii, membrii echipajului care le au în primire sunt obligați să execute:

- a) aplicarea întocmai a instrucțiunilor de exploatare pe timpul funcționării;
- b) remedierea defecțiunilor constatate și informarea structurii care are în dotare nava despre aceasta.

Art. 148 - Organizarea și desfășurarea activităților de întreținere și reparare a navelor se execută în conformitate cu prevederile din Normativ.

Art. 149 - Principalele măsuri și acțiuni pentru asigurarea vitalității, flotabilității și stabilității navei sunt prezentate în **Anexa nr. 6**.

Art. 150 - Principalele măsuri de securitate și sănătate în muncă la bordul navelor aparținând MAI sunt prezentate în **Anexa nr. 7**.

Capitolul V

Reguli de ordine interioară la bordul navelor

Secțiunea 1

Accesul la bordul navei

Art. 151 - Intrările și ieșirile la/de la bordul navei sunt permise numai pe schela/scara acesteia și sunt consemnate în jurnalul de bord.

Art. 152 - Aprobarea pentru accesul la bordul navei se acordă de către comandantul acesteia și în baza dispoziției/ordinului primit din partea șefului structurii MAI care are în dotare nava.

Art. 153 - (1) În intervalul de timp de la ridicarea și până la coborârea pavilionului, personalul care intră/iese la/de la bord salută pavilionul navei.

(2) Salutul pavilionului se execută la capătul superior al schelei sau pe platforma superioară a scării, prin întoarcerea către pavilion.

Art. 154 – (1) Intrarea la bordul navei este permisă:

- a) personalului de la eșaloanele superioare care au sarcini de serviciu, pe baza ordinului de serviciu/delegației de control/delegației de serviciu sau altor documente justificative;
- b) personalului de reparații care au aprobare, pe baza de tabele nominale, în care se înscriu datele din documentul de identificare;

c) altor persoane/grupuri de persoane care au aprobare, pe baza de tabele nominale, în care se înscriu datele de identificare ale acestora.

(2) Intrarea la bordul navei a persoanelor prevăzute la alin. (1) se realizează după verificarea documentelor de identitate și sunt însoțite atât la intrarea, cât și la ieșirea de la bord.

(3) Persoanelor prevăzute la alin. (1) le este interzisă deplasarea pe navă în alte locuri decât cele pentru care au aprobare.

Art. 155 - Intrarea la bordul navei, fără verificarea documentelor de identitate, este permisă:

- a) persoanelor care beneficiază de ridicarea mărcii, acestea fiind întâmpinate de comandantul navei;
- b) ofițerilor din conducerea structurii MAI care are în dotare nava;

- c) ofițerilor din cadrul eşaloanelor superioare structurii MAI care are în dotare nava, cu avizul prealabil al conducerii structurii MAI care are în dotare nava;
- d) membrilor echipajului navei.

Secțiunea a 2-a

Comportarea la bordul navei

Art. 156 - La bordul navei, persoanelor îmbarcate le sunt interzise:

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

Art. 157 - Cu aprobarea prealabilă a comandantului, echipajului i se poate permite:

- a) circulația pe scările exterioare 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) refacerea capacității de muncă în alte locuri decât cele stabilite și în afara timpului fixat.

Art. 158 - (1) Personalului îmbarcat temporar fără atribuții conform registrului de roluri i se aduc la cunoștință regulile de comportare la bord prevăzute în prezentul regulament.

(2) Personalului îmbarcat temporar pentru executarea lucrărilor de reparații i se aduc la cunoștință, suplimentar, măsurile de siguranță la bordul navei, precum și normele de securitate și sănătate în muncă specifice activităților desfășurate.

Art. 159 - În activitatea zilnică, pe scări, urcarea/coborârea se anunță prin cuvintele "Urc" sau "Cobor", prioritate având persoana care urcă.

Secțiunea a 3-a

Ținuta echipajului

Art. 160 - (1) Ținuta echipajului se dispune/ordonă de către comandantul navei/ șeful structurii MAI care are în dotare nava, în funcție de anotimp, de temperatura aerului și de caracterul activităților ce se desfășoară la bordul navei.

(2) Ținuta echipajului trebuie să fie permanent curată, bine întreținută și ajustată.

Art. 161 - Nerespectarea regulilor cu privire la ținuta și portul uniformei constituie abatere disciplinară, potrivit normelor în vigoare.

Secțiunea a 4-a

Refacerea capacității de muncă

Art. 162 - Persoanelor îmbarcate la bordul navei care execută misiuni sau servicii cu durată de minim 24 de ore, li se asigură timp pentru refacerea capacității de muncă, în conformitate cu reglementările în vigoare.

Art. 163 - (1) Încăperile pentru refacerea capacității de muncă de la bordul navei sunt încăperi de locuit care se împart în cabine și careuri.

(2) Fiecare încăpere trebuie să aibă un număr de ordine, iar numerotarea se face în funcție de compartimentajul navei.

Art. 164 - (1) Repartizarea pe cabine se face în raport cu gradul și funcția fiecăruia, cu respectarea capacității de cazare disponibile.

(2) Planul cu repartizarea cabinelor/ cușetelor pentru refacerea capacității de muncă se întocmește de către ofițerul secund și se aprobă de comandantul navei, după care se completează în Registrul de roluri al navei.

(3) Dacă la bord se află ministrul afacerilor interne, secretari de stat, directori din aparatul central al ministerului, comandanți de arme, chestori, generali sau amirali, acestora li se repartizează cabina comandantului.

(4) În alte cazuri, cabina comandantului navei nu se repartizează altor persoane.

Art. 165 - Se interzice folosirea pentru refacerea capacității de muncă a următoarelor locații:

- a) posturi de comandă;
- b) compartimente de mașini, căldări, motoare și cârme;
- c) cabine unde sunt instalate stațiile radio, de radiolocație și hidrolocație;
- d) culoare și spălătoare;
- e) magazii, bucătării, cambuze și alte încăperi care ar dăuna sănătății personalului.

Art. 166 - (1) Fiecare încăpere pentru refacerea capacității de muncă trebuie să aibă un inventar cu bunurile și mijloacele existente, întocmit de șeful de echipaj sau înlocuitorul acestuia în cazul în care funcția nu este prevăzută la bordul navei.

(2) Inventarul se întocmește în două exemplare, dintre care un exemplar se afișează în încăperea respectivă, iar cel de-al doilea, se păstrează la inventarul navei.

Art. 167 - (1) Pentru fiecare încăpere pentru refacerea capacității de muncă, conform Registrului de roluri, este numit un responsabil care ia în primire inventarul și răspunde de ordinea și curățenia din interiorul acestora.

(2) În încăperile de locuit este interzisă păstrarea alimentelor perisabile.

Art. 168 - Cabinele care au aparatură sau tehnică specială se repartizează doar membrilor echipajului navei.

Art. 169 - (1) Membrii echipajului navei se repartizează pe cabine, astfel încât să fie cât mai aproape de posturile pe care le deserveșc.

(2) Echipajele pot fi cazate pe nave bază doar dacă acestea îndeplinesc condițiile unei structuri/unități de refacere a capacității de muncă a MAI, conform reglementărilor în vigoare.

Art. 170 - Careurile sunt încăperi destinate echipajului pentru adunări, convocări de pregătire, servire a mesei și alte activități stabilite de către comandantul navei.

Art. 171 - Persoanelor cărora li s-au repartizat cabine pentru locuit le este interzis:

- a) să ocupe altă cabină decât cea repartizată;
- b) să își schimbe încuietoarea de la ușă fără a asigura dublura cheii la tabloul de chei al navei;
- 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. 172 - (1) Pe timpul cât în cabina de locuit se află una sau mai multe persoane este interzisă încuierea acesteia, atât ziua, cât și noaptea.

(2) În timpul marșului, al antrenamentelor, inspecțiilor și revistelor la bord, cabinele de locuit nu se încuie.

(3) Au dreptul de a intra în cabine, pe timpul activităților prevăzute la alin. (2), numai membrii echipajului repartizați conform rolului și persoanele care execută controlul sau inspecția.

Art. 173 - La plecarea din cabină, persoana care locuiește în aceasta trebuie să închidă hubloul, să stingă lumina și să scoată de sub tensiune aparatele electrice de încălzit.

Art. 174 - (1) Cheile de la cabine se păstrează la persoanele care le ocupă, iar dublurile acestora se păstrează la tabloul de chei.

(2) Deschiderea cabinei, în lipsa aceluia/acelora care o ocupă, se face numai cu aprobarea ofițerului secund.

Art. 175 - (1) Încăperile trebuie păstrate în ordine și în bună stare.

(2) Toate cușetele, inclusiv cele neocupate vor fi în permanență aranjate.

(3) Curățenia în cabine și careuri este executată de membrii echipajului numiți prin rol.

Art. 176 - (1) În încăperi, tablourile, inventarele și instrucțiunile se afișează în rame bine fixate și numai în locurile stabilite.

(2) Membrii echipajului poartă răspunderea pentru stingerea luminilor, oprirea difuzoarelor, scoaterea de sub tensiune a echipamentelor electrice, închiderea hublourilor, precum și amaraarea obiectelor.

Secțiunea a 5-a

Încălzirea compartimentelor navei

Art. 177 - (1) Încălzirea compartimentelor se pornește când temperatura în încăperile pentru refacerea capacității de muncă scade sub 18°C, iar pe culoare și în dependințe, sub 12°C.

(2) În compartimentele navei cu tehnică și echipamente, temperatura nu trebuie să coboare sub 10°C și se menține, pe cât posibil, constantă.

Art. 178 - (1) Până la începerea perioadei de răcire a vremii, instalația de încălzire a navei trebuie verificată, asigurându-se funcționarea acesteia.

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

Secțiunea a 6-a

Iluminatul la bordul navei

Art. 179 - 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.

Art. 180 - În timpul marșului sau staționării la ancoră, în exterior vor funcționa numai luminile stabilite în conformitate cu reglementările în vigoare.

Art. 181 - (1) Cabinele, saloanele, careurile și cazărmiile aflate deasupra liniei de plutire vor fi asigurate cu iluminatul natural și artificial.

(2) Scările și culoarele interioare, compartimentele importante pentru vitalitatea navei și locurile cu pericol de accidente vor fi permanent iluminate.

(3) Se interzice folosirea mijloacelor de iluminat improvizate.

Secțiunea a 7-a

Fumatul la bord

Art. 182 - Fumatul pe navă este permis numai în locurile stabilite, atât în staționare, cât și pe timpul marșului.

Art. 183 - 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 ambarcațiunile sau în bărcile aflate lângă navă ori la post.

Secțiunea a 8-a

Accesul în compartimentele navei

Art. 184 - (1) Se interzice accesul în compartimentele închise sau în alte încăperi unde se emană gaze ori se efectuează lucrări periculoase, fără aprobarea ofițerului secund.

(2) 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 îmbunătățire totală a aerului.

Art. 185 - (1) Accesul în compartimentele sau tancurile care au fost închise etanș și au fost lipsite de aerisire este permis, numai după ce acestea au fost bine degazate și ventilate, iar concentrația de gaze din interior nu mai prezintă pericol.

(2) În orice situație, în tancuri nu trebuie să intre sau să lucreze nici o persoană care nu a fost instruit privind normele de sănătate și securitate în muncă.

Art. 186 - (1) 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 secund.

(2) Pe ușa încăperilor prevăzute la alin. (1) se va inscripționa: „INTRAREA INTERZISĂ”.

Art. 187- (1) Accesul în compartimentele speciale, cum ar fi cabine de suprastructură, turele, posturi de comandă, compartimente-mașini sau căldări, este permis numai persoanelor care lucrează în aceste încăperi.

(2) Accesul altor persoane în compartimentele prevăzute la alin. (1) pentru controale, reparații sau vizite, se permite cu aprobarea comandantului, sub supravegherea persoanelor care lucrează în aceste încăperi.

(3) Încăperile cu acces limitat sunt nominalizate și sunt marcate cu mențiuni speciale pe ușile de acces, spre exemplu: "ACCESUL PERMIS NUMAI PERSOANELOR CARE LUCREAZĂ ÎN ACEST COMPARTIMENT".

Secțiunea a 9-a

Dezvoltarea abilităților de înot

Art. 188 - Pe timp de vară, când temperatura apei are minim +18° C, nu este poluată și este liniștită, comandantul navei poate dispune exerciții de dezvoltare a abilităților de înot ale echipajului, fără a afecta capacitatea de reacție a acestuia.

Art. 189 - Exercițiile de dezvoltare a abilităților de înot ale echipajului la fluviu nu sunt permise în locurile care prezintă pericol, precum anafoare, curenți puternici, cu obiecte în derivă, zone și șenale navigabile.

Art. 190 - Pe timpul acestor exerciții nava trebuie să fie ancorată sau în derivă la mare și ancorată sau acostată la fluviu, cu motoarele stopate.

Art. 191 - Înaintea începerii acestor exerciții, pe punte se pregătesc mijloacele de salvare, respectiv 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 piscină și parâme de susținere.

Art. 192 - (1) Exercițiile de dezvoltare a abilităților de înot ale echipajului se execută numai cu aprobarea comandantului navei, în condiții hidrometeorologice favorabile și cu respectarea măsurilor de siguranță specifice.

(2) Exercițiile sunt coordonate de ofițerul secund sau, în lipsa acestuia, de comandantul navei, care asigură supravegherea permanentă a personalului participant, verificarea numărului persoanelor atât la intrarea, cât și la ieșirea din apă, precum și existența la post a mijloacelor de salvare și intervenție necesare.

(3) Pe durata desfășurării exercițiilor, la bordul navei rămâne personal desemnat pentru intervenție și acordarea primului ajutor, iar exercițiile se întrerup imediat în cazul apariției unor situații care pot pune în pericol siguranța personalului.

Secțiunea a 10-a

Utilizarea ambarcațiunilor navei

Art. 193 - Ambarcațiunile de la bordul unei nave pot fi de intervenție și de transbordare.

Art. 194 - Ambarcațiunile sunt în responsabilitatea șefului de echipaj sau a personalului desemnat prin rol.

Art. 195 - Componenta echipajului unei ambarcațiuni este stabilită în conformitate cu prevederile prezentului Regulament, coroborat cu dispozițiile/ordinele specifice șefilor structurii MAI care are în dotare nava, inclusiv în ceea ce privește capacitatea de operare față de navă și de încărcare a acestora, în funcție de caracteristicile tehnico-constructive.

Art. 196 - Admiterea la conducerea ambarcațiunilor de la bord se face pe bază de atestat, potrivit specializării, conform ordinelor/dispozițiilor în vigoare.

Art. 197 - Manevra ambarcațiunilor de la bord este permisă numai cu aprobarea comandantului navei.

Art. 198 - La plecarea de la bord a unei ambarcațiuni, ofițerul secund verifică dacă:

- a) personalul care formează echipajul ambarcațiunii este complet;
- b) este respectată capacitatea de încărcare stabilită;
- c) plinurile de combustibil și lubrifiant sunt asigurate;
- d) mijloacele de navigație, comunicații, semnalizare, vitalitate, salvare și materialele de inventar sunt complete și dispuse la locul lor.

Art. 199 - (1) Conducătorul ambarcațiunii răspunde de ordinea interioară, de materialele din inventarul ambarcațiunii, de îmbarcarea tuturor obiectelor și de siguranța navigației.

(2) Conducătorului ambarcațiunii i se subordonează întregul echipaj al acesteia, iar celelalte persoane îmbarcate la bord se subordonează acestuia din punct de vedere al siguranței la bord.

(3) Dacă personalul îmbarcat la bordul ambarcațiunii pentru activități operative este numit prin dispoziție/ordin al coordonatorului unei misiuni/comandantului intervenției, atunci conducătorul ambarcațiunii se subordonează din punct de vedere operativ acestuia.

Art. 200 - (1) Pe timpul navigației, conducătorul ambarcațiunii trebuie să respecte cu strictețe regulile de prevenire a abordajelor, stabilite în conformitate cu reglementările în vigoare

(2) Pe timp de noapte, toate ambarcațiunile sunt obligate să poarte luminile de navigație, stabilite în conformitate cu reglementările în vigoare.

Art. 201 - Conducătorii de ambarcațiuni au obligația să acorde tot ajutorul posibil ambarcațiunilor naufragiate și celor în pericol de a se scufunda, cu respectarea strictă a normelor de încărcare.

Art. 202 - Ambarcațiunile trimise la o altă navă nu trebuie să staționeze la scară, cu excepția cazului în care li se permite să acosteze, să se lege la tangon sau la pupa navei, iar în ambarcațiune se lasă cel puțin o persoană, asigurată cu vesta de salvare, care să asigure ambarcațiunea.

Art. 203 - Ambarcațiunea trimisă la mal și care este nevoită să staționeze, ancorează în apropierea malului, la adâncimea favorabilă staționării în siguranță, iar în cazul condițiilor hidrometeorologice nefavorabile, conducătorul ambarcațiunii ia măsuri care să pună în siguranță ambarcațiunea.

Art. 204 - (1) Ambarcațiunile se leagă la tangon sau la pupa navei cu barbeta în dublin.

(2) În cazul condițiilor hidrometeorologice nefavorabile, legăturile ambarcațiunilor vor fi lăsate lungi.

(3) Când sunt mai multe ambarcațiuni pe apă și există pericol de a se lovi între ele, apărătorile se scot în afara bordajului.

Art. 205 - (1) În ambarcațiunile remorcate poate rămâne numai o singură persoană la cârmă, care trebuie să poarte vesta de salvare.

(2) Pe timpul remorcării, ambarcațiunile se supraveghează de la nava care remorchează de către personalul de serviciu numit în acest scop.

Art. 206 - Când nava se pregătește pentru misiune, șeful de echipaj sau conducătorul ambarcațiunii verifică fixarea ambarcațiunilor la grui sau pe cavalet și ia măsuri pentru lăsarea lor la apă în cel mai scurt timp.

Art. 207 - Cheile de contact ale ambarcațiunilor, când acestea se află la posturile special destinate de la bordul navei, se păstrează la panoul de chei al navei.

Secțiunea a 11-a **Utilizarea mijloacelor de salvare**

Art. 208 - Mijloacele de salvare de la bordul unei nave sunt constituite din mijloace de salvare individuale, colaci, veste și costume de salvare, și mijloace de salvare colective, ambarcațiuni și plute de salvare.

Art. 209 - (1) Mijloacele de salvare individuale se dau în primire de către șeful de echipaj, fiecărei persoane îmbarcate la bord, inclusiv celor îmbarcate temporar, fiind păstrate în permanență la posturi, respectiv la cabine.

(2) Locurile de la bord în care se amplasează mijloacele de salvare sunt stabilite prin proiectul de construcție și dotare a navei sau de către comandantul acesteia.

Art. 210 - (1) În marș și în staționare la ancoră, ambarcațiunile de salvare se mențin la grui, pe cavalet, cu cârmele la post, fără capot și cu dopurile înșurubate.

(2) Legarea ambarcațiunilor de salvare se face cu barbeta 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.

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

(4) În caz de urgență, mijloacele de salvare trebuie să fie disponibile imediat.

(5) Se interzice păstrarea mijloacelor de salvare individuale și a inventarului ambarcațiunilor de salvare în dulapuri sau compartimente încuiate.

Art. 211 - (1) 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.

(2) Mijloacele de salvare nu se folosesc în alte scopuri decât cele pentru care au fost destinate.

Art. 212 - (1) Mijloacele de salvare colective trebuie să poată fi lansate la apă imediat, în condiții de siguranță, și să asigure îmbarcarea rapidă, în ordine și în deplină siguranță, a echipajului.

(2) Inventarul ambarcațiunii de salvare se amarează, astfel încât acesta să fie în siguranță și să nu împiedice îmbarcarea oamenilor sau manevra palancurilor.

Art. 213 - (1) Prin grija ofițerului secund, verificările și reviziile tuturor mijloacelor de salvare de la bord se efectuează de organele autorizate, la termenele specificate în cartea tehnică a acestora.

(2) Trimestrial, fiecare ambarcațiune de salvare se lansează 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. 214 - (1) Prin rolurile navei, pentru fiecare ambarcațiune sau plută de salvare se numește un șef, de regulă un ofițer de punte, și un înlocuitor al acestuia.

(2) Membrii echipajului, numiți șefi de mijloace de salvare colective, se asigură că toți oamenii, repartizați pe ambarcațiunea sau pluta de salvare respectivă, cunosc îndatoririle ce le revin.

Art. 215 - Dacă pe navă există personal îmbarcat temporar, acesta se repartizează pe mijloacele de salvare colective.

Art. 216 - Mijloacele de salvare colective se dau în primire ofițerului secund, care răspunde de întreținerea acestora, de menținerea inventarului în stare corespunzătoare și de asigurarea disponibilității lor pentru utilizare în orice moment al marșului și al misiunii.

Art. 217 - Cu aprobarea comandantului navei, ofițerul secund execută exerciții cu întregul echipaj, ziua și noaptea, pentru a verifica capacitatea de reacție a acestuia, nivelul cunoștințelor și al deprinderilor, potrivit rolurilor navei.

Capitolul VI

Măsuri igienico-sanitare

Art. 218 – Transportul, îmbarcarea, manipularea și depozitarea alimentelor la bordul navei se realizează cu respectarea condițiilor igienico-sanitare, sanitar-veterinare și de siguranță a alimentelor.

Art. 219 - Alimentele se păstrează în magazii/cambuze curate, uscate, fără noxe, cu ventilație naturală și artificială, precum și în spații frigorifice.

Art. 220 - (1) Personalul desemnat, potrivit rolului, să gestioneze alimentele și să asigure hrana echipajului, monitorizează permanent starea calitativă, atât a alimentelor din depozitare, cât și a celor distribuite pentru prepararea hranei, urmărind încadrarea acestora în termenele de valabilitate, precum și prelevarea și păstrarea probelor de hrană.

(2) Ofițerul secund al navei verifică efectuarea periodică a analizelor medicale de către personalul care lucrează permanent în sectorul alimentar și dispune toate măsurile pentru menținerea unei stări igienice corespunzătoare în spațiile de depozitare și preparare a hranei, precum și pentru prevenirea toxiinfecțiilor alimentare.

(3) Ofițerul secund al navei verifică alimentele, în vederea încadrării acestora în termenul de valabilitate și calitatea acestora.

Art. 221 - (1) Calitatea apei potabile se verifică periodic, astfel încât să fie respectate valorile parametrilor fizico-chimici și microbiologici ai apei destinate consumului uman. Medicul structurii/unității MAI care are în dotare nava, recoltează probele și le transmite, spre analiză, în laboratoare abilitate să efectueze astfel de analize.

(2) Pe timpul refacerii plinurilor și al păstrării apei potabile la bordul navei se vor lua măsuri pentru prevenirea contaminării tancurilor de apă potabilă.

(3) Apa potabilă se îmbarcă la navă cu un furtun destinat numai acestei operațiuni.

(4) Nu este permis consumul apei nepotabile/din surse necontrolate medical.

Art. 222 - (1) Tancurile pentru apa potabilă se verifică, se curăță, iar la nevoie se dezinfectează.

(2) Deschiderea tancurilor de apă potabilă se face numai în prezența ofițerului secund a navei.

Art. 223 - (1) Pompele și furtunurile destinate îmbarcării apei potabile se păstrează curate și nu se întrebuințează în alte scopuri.

(2) Capetele furtunurilor se piturează în culori diferite și au inscripții explicative, precum potabilă, de spălat și sărată.

(3) Valvele de comunicare a tubulaturii apei potabile cu apă de spălat și cu apă sărată se încuie cu lacăte și se deschid numai în caz de necesitate absolută, conform dispoziției/ordinului comandantului navei.

Art. 224 - (1) Coordonarea activităților igienico-sanitare, pentru păstrarea sănătății echipajului, revine ofițerului secund.

(2) Indicațiile ofițerului secund referitoare la menținerea și promovarea sănătății echipajului, precum și la menținerea la bord a unor bune condiții igienico-sanitare sunt obligatorii și trebuie respectate de către toți membrii echipajului.

(3) Respectarea regulilor igienico-sanitare și sanitar-veterinare pe navă, pentru menținerea și promovarea sănătății, constituie o îndatorire elementară a echipajului îmbarcat.

Capitolul VI

Ceremoniile la bordul navei

Secțiunea 1

Pavilionul navei

Art. 225 - (1) Toate navele arborează pavilionul la bastonul sau la picul pupa, iar cele care nu au arboradă, îl poartă imprimat pe ambele borduri, în zona pupa.

(2) Pe timpul cât acesta nu este arborat, se păstrează într-un loc stabilit prin dispoziție/ordin înscris în jurnalul de bord.

Art. 226 - (1) Navele care intră în serviciu primesc pavilionul de stat.

(2) Ceremonialul primirii pavilionului este prezentat în **Anexa nr. 8**.

Art. 227 - (1) Se interzice coborârea pavilionului pe timpul misiunii, atât de către comandantul navei, cât și de către orice altă persoană îmbarcată la bord.

(2) Dacă pe timpul misiunii pavilionul navei a fost distrus, în locul lui se ridică imediat cel de rezervă.

(3) Dacă mijlocul de susținere al pavilionului a fost rupt, atunci pavilionul se arborează la verga sau într-un alt loc vizibil.

Art. 228 - La intrarea navei în reparații, în șantiere sau baze navale, pavilionul nu se mai ridică.

Art. 229 - (1) Pavilionul navelor se ridică în următoarele cazuri:

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. 230 - (1) Ridicarea zilnică a pavilionului se execută de personalul din serviciul de gardă și siguranță adunat la pupa navei.

(2) Când echipajul se află la bord, ridicarea zilnică a pavilionului se execută cu tot personalul adunat la pupa, sub conducerea comandantului navei.

(3) În condiții hidrometeorologice nefavorabile, ridicarea pavilionului se execută fără echipaj.

(4) La navele care nu au prezent echipajul la bord sau personal în serviciul de gardă și siguranță, pavilionul se ridică la pregătirea pentru misiune, fără ceremonial.

Art. 231 - (1) Coborârea zilnică a pavilionului navelor se execută:

a) când nava se află în staționare, la cheu, ancoră sau geamandură, la apusul soarelui;

b) 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.

(3) La navele care nu au personal în serviciul de gardă și siguranță, pavilionul se coboară la plecarea echipajului de la bord, fără ceremonial.

Art. 232 - (1) Navele aflate în misiuni specifice în apele naționale ale altor state nu coboară pavilionul decât dacă se află într-o bază navală, unde acest ceremonial se desfășoară.

(2) În cazul prevăzut la alin. (1), pavilionul se arborează la bastonul pupa în staționare la cheu, ancoră, sau la pic în marș.

Art. 233 - (1) La ridicarea și coborârea zilnică a pavilionului și a geacului se intonează Imnul Național al României.

(2) În cazul în care nava se află într-o bază navală a altui stat, la ceremonialul de ridicare, respectiv de coborâre a pavilionului și a geacului se intonează imnul țării gazdă și după aceea Imnul Național al României.

Ar. 234 - (1) Pavilionul se ridică în cadru solemn, în următoarele cazuri:

a) la intrarea navei în serviciu;

b) de Ziua Națională a României;

c) de ziua structurii MAI care are în dotare nava;

d) de Ziua Marinei Române;

e) când nava este distinsă cu ordine și medalii;

f) cu ocazia altor zile de sărbătoare și evenimente solemne stabilite prin ordin al viceprim-ministrului, ministrul afacerilor interne.

(2) În cazurile prevăzute la alin. (1), împreună cu pavilionul se ridică și marele/micul pavoaz.

Art. 235 - Pe timpul ridicării sau coborârii pavilionului, dacă nu se desfășoară în cadrul ceremonialului, personalul aflat la bord și în apropierea navei încetează orice activitate, se ridică în picioare și adoptă o atitudine sobră, orientându-se cu fața către pavilion.

Secțiunea a 2-a **Pavilionul de prova**

Art. 236 - (1) Pavilionul de prova sau geacul se arborează la navele care au prin construcție baston prova.

(2) Pavilionul de prova - geacul este însemnul caracteristic navelor, având imprimate pe ambele fețe culorile drapelului României.

Art. 237 - (1) Pavilionul de prova - geacul 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 provac-geacul.

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

Secțiunea a 3-a

Flamura

Art. 238 - (1) Flamura navelor aparținând structurilor MAI este însemnul care arată ca aceasta este în serviciu și comandată de un ofițer de marină.

(2) Flamura se ridică la mărlul arborelui mare, în marș sau în staționare, atât ziua cât și noaptea.

Secțiunea a 4-a

Pavilioane distinctive

Art. 239 - (1) Pavilionul distinctiv este însemnul care arată faptul că nava respectivă aparține unei anumite structuri MAI.

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

(3) Pavilionul distinctiv se arborează atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte, pe perioada în care nava se află în serviciu.

Art. 240 - (1) În situația în care o navă execută misiunile specifice ale unei alte structuri MAI, este obligatorie arborarea pavilionului distinctiv al structurii MAI ale cărei atribuții sunt îndeplinite.

(2) În situația prevăzută la alin. (1), pavilionul distinctiv este adus la bordul navei de către reprezentantul structurii MAI 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/unității MAI ale cărei atribuții au fost îndeplinite.

(4) Prevederile alin. (1) – (3) se aplică, în mod corespunzător, și în cazurile când navele MAI execută misiuni specifice pentru alte instituții/ministere/autorități române, precum și în situația în care navele aparținând altor instituții sunt folosite pentru îndeplinirea atribuțiilor specifice MAI.

Art. 241 - În cazul în care nava participă în misiuni sub egida unor organizații internaționale, pavilionul distinctiv al acestora se arborează la catarg în bordul babord, lângă pavilionul distinctiv al structurii MAI care are în dotare nava, astfel încât ambele pavilioane să fie vizibile pe întregul orizont.

Secțiunea a 5-a

Mărci distinctive

Art. 242 - (1) Mărcile distinctive sunt însemne care se arborează la catargul navei atunci când la bord se află Președintele României, prim-ministrul României, viceprim-ministrul, ministrul afacerilor interne, persoane cu rang de demnitar sau înalți funcționari publici din cadrul MAI, șefii/comandanții structurii MAI care are în dotare nava sau comandantul grupării navale temporar constituite.

(2) Marca distinctivă se arborează numai cu acordul persoanei care are drept la această marcă, se ridică la mărlul arborelui mare în locul flamurii, atât ziua cât și noaptea, și se coboară la plecarea acestei persoane de pe navă.

Art. 243 – (1) Atunci când se ridică marele sau micul pavoaz, marca distinctivă se ridică tot la măruľ arborelui mare, însă sub drapelul de stat.

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

Secțiunea a 6-a **Pavilionul de curtoazie**

Art. 244 - (1) Pavilionul de curtoazie este arborat de nava aflată în apele naționale ale altui stat ca semn de respect și conformare cu reglementările statului respectiv privind navigația.

(2) Pavilionul de curtoazie se ridică la catarg în bordul tribord, mai jos decât pavilionul navei, astfel încât ambele pavilioane să fie vizibile pe întregul orizont.

(3) Pavilionul de curtoazie se arborează atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte, în marș sau la staționare, pe perioada în care nava se află în apele naționale ale altui stat și are pavilionul ridicat.

Secțiunea a 7-a **Micul pavoaz, marele pavoaz și pavoazul electric**

Art. 245 - (1) Micul pavoaz se compune din pavilion, pavilion de prova - geac, precum și din drapelul României, care se arborează la fiecare catarg al navei.

(2) Se arborează atât în staționare, în condiții hidrometeorologice nefavorabile, atunci când situația nu permite ridicarea marelui pavoaz, cât și în marș, cu coborârea geacului.

Art. 246 - (1) Marele pavoaz se compune din pavilion, pavilion de prova - geac, drapelul României, ridicat la fiecare catarg - 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 predomine pavilioanele de culoare albastră - cu alb, la centru cele de culoare galbenă - cu alb, iar la pupa cele de culoare roșie - cu alb.

(2) Marele pavoaz se arborează doar în staționare și în condiții hidrometeorologice favorabile.

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

Art. 247 - Marele sau micul pavoaz se arborează numai în cadru solemn:

a) cu ocazia intrării navei în serviciu;

b) de Ziua Națională a României;

c) de ziua structurii MAI care are în dotare nava;

d) de Ziua Marinei Române;

e) când nava este distinsă cu ordine și medalii;

f) cu ocazia altor zile de sărbătoare și evenimente solemne stabilite prin ordin al viceprim-ministrului, ministrul afacerilor interne.

Art. 248 - (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. 247 din prezentul Regulament.

Secțiunea a 8-a

Modul de utilizare a pavilionului și a mărcilor de către nave

Art. 249 - (1) Toate ambarcațiunile aflate în marș trebuie să poarte pavilionul navei de la care provin.

(2) Arborarea pavilionului la ambarcațiuni se execută după lansarea lor la apă, iar coborârea, după ieșirea echipajului din ambarcațiune.

(3) Pavilionul ambarcațiunilor se păstrează la un loc cu celelalte pavilioane.

Art. 250 - (1) Ambarcațiunile poartă pavilionul la bastonul din pupa.

(2) Când sunt remorcate mai multe ambarcațiuni, cu excepția celei care remorchează, poartă pavilion numai ultima ambarcațiune remorcată.

(3) Ambarcațiunile în care se găsesc persoane cu drept la mărci poartă aceste însemne la bastonul prova, iar la coborârea acestora din ambarcațiuni, mărcile se coboară.

Secțiunea a 9-a

Caracteristicile pavilioanelor și mărcilor

Art. 251 - (1) Formele și dimensiunile pavilioanelor și mărcilor sunt stabilite în funcție de clasa și tipul navei, mărimea nr. 5 fiind destinată șalupelor și ambarcațiunilor, conform prezentului regulament.

(2) Formele și dimensiunile pavilioanelor distinctive sunt stabilite în conformitate cu prevederile reglementărilor interne în vigoare privind însemnele heraldice ale structurilor MAI.

Art. 252 - Confecționarea și distribuirea pavilioanelor și a mărcilor se fac prin grija serviciilor logistice ale structurilor MAI care au nave în dotare.

Art. 253 - Descrierea pavilioanelor și mărcilor este prevăzută în **Anexa nr. 9**.

Secțiunea a 10-a

Solemnități la bordul navei

Art. 254 - (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 navele îl acordă altor nave, prin echipaj și pavilion, precum și persoanelor oficiale sau, după caz, în semn de respect față de pavilionul unei națiuni străine.

Art. 255 - (1) Navele, când se întâlnesc pe timpul zilei pe mare, fluviu sau în radă, se salută reciproc.

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

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

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

Art. 256 - (1) Salutul marinăresc cu pavilionul reprezintă coborârea și ridicarea acestuia pe toată lungimea saulei.

(2) Salutul marinăresc cu echipajul reprezintă trecerea echipajelor la front, adică dispunerea echipajelor pe punți, de-a lungul bordului, după înălțime, cu sensul de la prova spre pupa în bordurile de întâlnire, la o distanță de întâlnire dintre nave de 1-2 cabluri.

Art. 257 - În cazul în care navele MAI întâlnesc nave comerciale românești sau ale altor state care salută prin coborârea pavilionului, la dispoziția/ordinul șefului de cart li se răspunde la salut printr-o singură coborâre a pavilionului la 1/3 din lungimea saulei și ridicarea acestuia imediată.

Art. 258 - (1) Atunci când la bordul navei sosesc președintele României, prim-ministrul României, ministrul afacerilor interne, secretarii de stat din MAI, chestorii, generalii, amiralii, șefii sau comandanții structurii MAI care are în dotare nava, comandantul navei îi întâmpină, dă onorul cu echipajul navei aliniat pe punte și îi însoțește.

(2) Primirea la bordul navei a persoanelor prevăzute la alin. (1) se face de către cel mai mare șef/comandant care se află la bord, iar șefii/comandanții structurilor inspectoratului general deținător al navei se aliniază în flancul drept al formației, în ordinea funcțiilor deținute.

(3) Onorul cu echipajul și raportul se acordă numai la prima îmbarcare a persoanelor prevăzute la alin. (1), în cursul zilei respective.

(4) Plecarea definitivă de la bord a persoanelor prevăzute la alin. (1), se face cu același ceremonial cu care au fost întâmpinate la sosire, activitățile desfășurându-se în ordine inversă, mai puțin raportul.

(5) Ceremonialul pentru primirea la bordul navei a persoanelor prevăzute la alin. (1) se desfășoară succesiv prin darea semnalului "Atențiune", a comenzii "Drepti", a onorului, a raportului și ridicarea mărcii distinctive, cu aprobarea persoanei primite la bord.

(6) Când în apropiere de schelă sau de scară se află o persoană mai mare în grad/în funcție decât persoana care intră/iese la/de la bordul navei, nu se mai urmează ceremonialul prevăzut la alin. (5).

Capitolul VII

Dispoziții finale

Art. 259 - La bordul navelor, semnalele se pot transmite prin sonerie, cu sifleea sau prin voce, cu stația de amplificare și prin lumini de semnalizare, conform **Anexei nr. 10**.

Art. 260 - Pentru situațiile care nu sunt prevăzute în prezentul regulament, comandantul navei acționează cu respectarea legislației române și a convențiilor internaționale la care România este parte.

Art. 261 - În aplicarea prevederilor prezentului ordin, inspectorii generali din cadrul MAI care au în dotare nave vor elabora dispoziții/ordine proprii, în funcție de natura și destinația acestora, în termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentului ordin.

Art. 262 - Anexele nr. 1-10 fac parte integrantă din prezentul regulament.

Anexa nr. 1 la Regulament**Procesul verbal de predare - primire a comenzii navei
(model)**

În baza _____

**Noi,funcția din cadrul
și funcția din cadrul**

am procedat la predarea-primirea comenzii navei MAI proiect
pentru perioada, astfel:

Starea navei:

Observații:

Plinuri: carburantlubrifiant.....apă.....

Echipaj

Observații:

Acostată în alimentată cu energie electrică de la

Am predat,**Am primit,****RAPORT PRIVIND STAREA COMPONENTEI DE SPECIALITATE NAVIGAȚIE**

Starea de funcționare a tehnicii

Observații.....

Starea de întreținere a tehnicii

Am predat,**Am primit,****RAPORT PRIVIND STAREA COMPONENTEI DE SPECIALITATE COMUNICATII ȘI
OBSERVARE**

Starea de funcționare a tehnicii

Observații.....

Starea de întreținere a tehnicii

Am predat,**Am primit,****RAPORT PRIVIND STAREA COMPONENTEI DE SPECIALITATE ARMAMENT**

Starea de funcționare a tehnicii

Observații

Starea de întreținere a tehnicii

Am predat,**Am primit,****RAPORT PRIVIND STAREA COMPONENTEI DE SPECIALITATE
ELECTROMECHANICĂ**

Starea de funcționare a tehnicii

Observații

Starea de întreținere a tehnicii

Am predat,**Am primit,**

Anexa nr. 2 la Regulament**Registrul de roluri ale navei****I. Tabel nominal cu încadrarea funcțiilor**

Nr. crt.	Funcție	Grad	Nume Prenume	Observații
1.				
2.				
3.				

II. Rolul pentru

Nr. crt.	Funcție	Responsabilități
1.		Post de manevră/Loc Obiectiv Activități
2.		
3.		

Anexa nr. 3 la Regulament

Forma simplificată sub formă de tabel a Registrului de roluri

Funcție stat	Pregătire pentru marș	Manevră	Marș	Coborâre ridicare ambarcațiune	Verificare navă	Oprire navă	Stingere incendiu	Alte situații
comandant								
ofițer secund								
șef mecanic								
șef echipaj								
csn								
csn								
csa								
csa								
csc								
csc								
cse								
cse								
alte componente de specialitate								

Anexa nr. 4 la Regulament**Reguli de comportare la bord pentru personalul îmbarcat temporar****A. Generalități**

1. Persoanele îmbarcate temporar la bordul unei nave se înscriu în jurnalul de bord, cu precizarea temeiului și scopului îmbarcării. În cazul subunităților/formațiunilor constituite, în jurnalul de bord se înscriu doar gradul, numele și prenumele șefului/comandantului și efectivul îmbarcat.

2. Persoanelor îmbarcate temporar la bord li se aduc la cunoștință prevederile acelor articole și capitole privitoare la regulile de comportare la bord din prezentul Regulament.

3. După îmbarcare, șeful de echipaj asigură distribuirea mijloacelor individuale de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord și prezintă modul de utilizare al acestora, iar ofițerul secund înscrie persoana în rolul de abandon al navei și stabilește repartizarea acestora la mijloacele colective de salvare.

4. În situația în care apar neînțelegeri între persoanele îmbarcate temporar la bord, ele sunt rezolvate de ofițerul secund al navei, care este obligat să comunice/raporteze comandantului navei despre acestea și măsurile luate.

5. Cazarea unor personalități se realizează în conformitate cu dispozițiile/ordinele date de comandantul navei. Dacă printre persoanele îmbarcate sunt și femei, acestora li se repartizează încăperi separate.

6. Persoanele îmbarcate temporar la bordul unei nave au următoarele responsabilități:

- a) să cunoască și să aplice regulile de comportare la bord;
- b) să se conformeze dispozițiilor/ordinelor comandantului navei, ofițerului secund și șefului de cart;
- c) să respecte programul dispus/ordonat pe navă;
- d) să păstreze ordinea și curățenia la bord;
- e) să nu degradeze cabinele în care sunt cazate, precum mobilierul, instalațiile și obiectele de inventar din careuri;
- 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 personalul aflat în serviciu;
- j) să cunoască semnificația semnalelor ce se dau la bordul navei și să se conformeze acestora;
- k) să nu pună în funcțiune sau să manevreze instalațiile și mecanismele navei, cu excepția celor pentru care a fost îmbarcat temporar la bordul navei.

7. Nici o persoană îmbarcată temporar pe navă nu are voie să coboare de la bord fără aprobarea/înștiințarea ofițerului secund/personalului de gardă, iar la înapoierea la navă trebuie să-l informeze.

8. Ordinea îmbarcării persoanelor și a materialelor ce urmează a fi îmbarcate se stabilește de către comandantul navei.

B. Persoanele îmbarcate temporar/Pasagerii

1. Persoanele aflate temporar la bord, care nu au atribuții de serviciu la bordul navei, se numesc pasageri;
2. Îmbarcarea și debarcarea pasagerilor se consemnează în jurnalul de bord al navei. În situații excepționale, comandantul navei are dreptul să primească pasageri la bord pe propria răspundere, fiind obligat să raporteze acest fapt pe cale ierarhica, de îndată ce acest lucru este posibil;
3. Primirea pasagerilor care nu fac parte din efectivele MAI este permisă numai:
 - a) pentru îndeplinirea atribuțiilor sau a misiunilor specifice, atunci când situația o impune;
 - b) în caz de salvare de la înec, de avarii sau dezastre pe mare, fluviu sau pe uscat, indiferent de cetățenia acestora;
 - c) pe timpul navigației în apele naționale, doar în baza dispoziției/ordinului șefului direct al comandantului navei.
4. Pasagerii salvați de la înec sau de la dezastru trebuie să fie debarcați pe uscat și predați autorităților locale imediat ce situația o permite.
5. Membrilor echipajului nu le este permis să îmbarce la bord membri ai familiei în scopul de a călători sau naviga împreună cu aceștia.

Anexa nr. 5 la Regulament**Particularitățile serviciului/grupeii de gardă și siguranță**

1. Navele încadrate cu o singură persoană sunt încredințate, în timpul staționării, grupei de gardă și siguranță, acest fapt consemnându-se în jurnalul de bord al navei.

2. Pentru navele propulsate la care nu se poate asigura permanent personal pentru serviciul de gardă și siguranță, acestea vor fi ancorate/acostate la navele sau la structuri/unități ale MAI, unde este organizat serviciul/grupa de gardă și siguranță, consemnându-se acest fapt în jurnalele de bord ale navelor respective.

3. Pentru navele nepropulsate (pontoane dormitor/de acostare/cu sau fără cabine unde nu sunt acostate nave) la care nu se poate asigura permanent personal pentru serviciul de gardă și siguranță, structurile/unitățile MAI care le are în dotare sunt obligate să aplice măsuri compensatorii pentru monitorizare continuă cu înregistrare video pe timp de zi/noapte și intervenție la nevoie.

4. Pentru navele aflate în reparații, acostate sau andocate, chiar și fără surse de energie electrică proprii, serviciul de gardă și siguranță este asigurat și în afara programului de lucru și este format din cel puțin o persoană.

5. În situația în care la bordul navei funcționează permanent tehnică de natură mecanică, termică, electrică și hidraulică, serviciul de gardă și siguranță cuprinde cel puțin o persoană atestată pe componenta de specialitate electromecanică.

6. Se exceptează de la prevederile de mai sus navele aflate în reparații care sunt preluate în întregime de șantierul care efectuează reparațiile, acesta asumându-și toate responsabilitățile.

7. Pentru navele aflate la apă, grupa 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/unități, care staționează în același loc - o singură persoană atestată pe orice componentă de specialitate; pentru un număr mai mare de 4 nave grupa de gardă și siguranță va mai avea în componență o persoană, de regulă, atestată pe componenta de specialitate electromecanică;

b) pentru un număr de maximum 2 nave propulsate cu un deplasament cuprins între 50 tone și 200 tone - o singură persoană atestată pe orice componentă de specialitate; pentru un număr mai mare de 2 nave grupa de gardă și siguranță va mai avea în componență încă o persoană, de regulă, atestată pe componenta de specialitate electromecanică;

c) la navele propulsate cu un deplasament mai mare de 200 tone - cel puțin două persoane, dintre care una, de regulă, atestată pe componenta de specialitate electromecanică.

d) la navele nepropulsate cu un deplasament mai mare de 400 tone – cel puțin o persoană, de regulă, atestată pe componenta de specialitate electromecanică.

Anexa nr. 6 la Regulament**Principalele măsuri și acțiuni pentru asigurarea vitalității, flotabilității și stabilității navei****A. Organizarea pentru menținerea vitalității navei**

1. Prin asigurarea vitalității navei se înțelege asigurarea calităților nautice și evolutive, precum și asigurarea funcționării aparaturii și instalațiilor unei nave în condițiile apariției unor avarii produse de foc sau inundații la bord.

2. Asigurarea 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: "Gaura de apa (incendiu) în compartimentul ..." și să ia toate măsurile pentru astuparea găurii de apă sau stingerea incendiului, până la intervenția grupei de vitalitate.

4. În scopul organizării și conducerii acțiunilor pentru asigurarea vitalității navei, la bord vor exista:

- schema organizării conducerii acțiunilor pentru asigurarea vitalității 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 vitalitate (gaură de apă și incendiu);
- 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 specifice și atribuțiile echipei de vitalitate;
- dosar cu antrenamente pentru pregătirea echipajului în lupta pentru vitalitatea navei, a aparaturii și instalațiilor.

5. Conducerea acțiunilor pentru asigurarea vitalității navei revine comandantului navei.

6. Când comandantul nu se află la bord, conducerea acțiunilor pentru asigurarea vitalității navei revine personalului de gardă.

7. Ofițerul secund organizează și verifică pregătirea echipajului pentru asigurarea vitalității navei. Acesta controlează existența și starea mijloacelor de vitalitate (gaură de apă și incendiu).

8. Șeful mecanic, pe baza dispozițiilor/ordinelor ofițerului secund, organizează și conduce pregătirea echipelor de vitalitate și antrenarea echipajului în lupta împotriva găurilor de apă și a incendiilor.

9. Șeful mecanic are următoarele responsabilități:

- menținerea în condiții optime a corpului navei;
- funcționarea sistemelor, instalațiilor, mecanismelor și mijloacelor pentru asigurarea vitalității;
- existența documentației referitoare la nescufundabilitatea (flotabilitate și stabilitate la inundarea compartimentelor) navei;
- menținerea în condiții optime a instalațiilor navei și a valvulelor de inundare din toate compartimentele;
- verificarea nivelului pregătirii personalului echipelor de vitalitate;
- verificarea executării dispozițiilor/ordinelor date referitoare la menținerea etanșeității corpului navei, la siguranța împotriva incendiilor și lupta pentru vitalitatea navei.

10. Atunci când o avarie reduce temporar capacitățile tehnico-tactice ale navei și afectează desfășurarea misiunilor specifice, comandantul, pe baza informațiilor primite de la șeful mecanic

cu privire la situația creată și la măsurile ce pot fi luate imediat, decide asupra oportunității continuării misiunii.

11. Șefii componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare, inclusiv șeful de echipaj, verifică starea compartimentelor pe care le au în responsabilitate (starea pereților etanși, presetupelor de etanșare, porților etanșe, tambuchiurilor, capacelor de vizită și hublourilor), precum și funcționarea mijloacelor de asigurare a vitalității și a celor de întreținere a instalațiilor navei aflate în aceste compartimente. Aceștia trebuie să cunoască amănunțit dispunerea și construcția compartimentelor în care se găsesc posturile de coordonare și de execuție, precum și a compartimentelor alăturate.

12. În cazul în care se constată defecțiuni la bordul navei, la osatură sau la mijloacele de vitalitate, șefii componentelor de specialitate navigație, armament și/sau comunicații și observare, inclusiv șeful de echipaj sunt obligați să ia toate măsurile pentru remedierea acestora, informând despre aceasta pe comandantul navei.

13. Personalul care are în primire încăperi și compartimente de locuit verifică starea acestora și funcționarea mijloacelor de vitalitate care se găsesc în ele.

14. Șefii echipelor de vitalitate verifică existența și starea de funcționare a mijloacelor de vitalitate care se găsesc în încăperile de folosință comună și pe punte.

15. De regulă, șeful echipei de vitalitate este șeful mecanic sau o altă persoană din cadrul componente de specialitate electromecanică.

16. La bordul fiecărei nave se organizează echipe de vitalitate. Pe navele cu echipaje mai mici de 7 membri nu se constituie echipa de vitalitate; misiunile specifice acestora vor fi îndeplinite de întregul echipaj, având la bază rolul pentru vitalitatea navei.

17. La nivelul structurii/unității deținătoare de nave se stabilește grupa de vitalitate, care se compune dintr-un număr variabil de membri specializați pentru acțiunea împotriva găurilor de apă și a incendiilor, dintre care cel puțin un membru cu specialitatea electromecanică.

18. La navele MAI se organizează echipe de salvare-avarii pentru a acorda ajutor altor nave avariate. Asigurarea mijloacelor pentru menținerea vitalității navei, atribuțiile personalului echipelor, precum și organizarea îmbarcării acestora pe nava avariata se stabilesc prin rolul specific.

19. Toate navele trebuie să fie dotate cu materiale și mijloace de vitalitate, conform normelor de înzestrare.

20. Se interzice folosirea în alte scopuri a materialelor și mijloacelor de vitalitate.

21. În cazul în care materialele și mijloacele de vitalitate sunt uzate sau consumate, ele se înlocuiesc sau se completează imediat prin grija șefului mecanic.

B. 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/constructorul navei și se corectează de către organele tehnice care conduc reparațiile sau modernizările, în cazul modificărilor structurale 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 atribuie o denumire și se numerotează. Pe toate porțile etanșe, pe toate tambuchiurile și pe toate capacele de vizită se înscrie denumirea încăperilor (ex.: "Compartimentul mașini", "Magazie muniții" etc.).

5. La bord, intrările în compartimente se inscripționează conform condițiilor de etanșeitate prevăzute în rolurile navei (ex.: "Permanent închis", "Pe timpul marșului închis", etc.).

6. Magaziile de muniții vor fi permanent închise cu lacăt și sigilate de către membrii echipajului desemnați de comandantul navei. Acestea se deschid pentru îmbarcarea și debarcarea

armamentului și muniției sau pentru distribuirea acestora pe timpul misiunilor specifice și pentru aerisirea și răcirea magaziiilor.

7. În situații deosebite, (incendiu, găuri de apă, creșterea bruscă a temperaturii interioare sau alte situații care pun în pericol siguranța sau vitalitatea navei), magazinele ori cabinetele destinate depozitării muniției pot fi deschise și de către personalul de serviciu, când membrii echipajului de la pct. 6 nu pot interveni. Acesta va informa/raporta despre acest lucru comandantul navei și va consemna în jurnalul de bord.

8. Intrările care sunt marcate cu "Pe timpul marșului închis" se închid pe timpul nopții, la pregătirea navei pentru marș și misiune, la trecerea prin locuri înguste și prin zone periculoase pentru navigație, la intrarea/ieșirea în/din port, pe timpul remorajului, în condiții hidrometeorologice nefavorabile sau la semnalul "Închideți porțile etanșe".

9. Pentru a asigura echipajului condiții normale de odihnă, dacă situația permite, o parte dintre intrările marcate "Pe timpul marșului închis" pot fi deschise la dispoziția/ordinul ofițerului secund. În acest caz, personalul din serviciul de cart are în vedere să le închidă dacă situația impune.

10. Când nu mai este nevoie ca intrările marcate "Pe timpul marșului închis" să fie închise, ofițerul secund dispune/ordonă semnalul "Deschideți porțile etanșe".

11. La pregătirea navei pentru marș și misiune toate hublourile se închid.

12. 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 corespunzătoare de odihnă, unele hublouri din încăperile de locuit pot rămâne deschise, numai cu aprobarea ofițerului secund.

13. Dacă încăperile sunt încuiate, atunci toate hublourile din aceste încăperi se închid.

14. Personalul din serviciul de cart de pe navă este obligat să supravegheze permanent deschiderea sau închiderea porților etanșe, a tambuchiurilor, a capacelelor de vizită și a hublourilor.

15. Pe fiecare navă se asigură în orice moment accesul în încăperile încuiate. În acest scop, încăperile au două rânduri de chei:

- primul rând de chei de la toate încăperile, în afara de cele de la magazinele cu muniții, se păstrează la cei care răspund de încăperi;
- al doilea rând de chei de la toate încăperile, în afară de cele de la magazinele cu muniții, se păstrează la panoul de chei.

Toate cheile vor avea atașate etichete cu numărul încăperilor.

16. 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.

17. 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.

18. 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.

19. Toate lucrările în legătură cu deschiderile din bordajul navei se execută sub supravegherea șefului mecanic.

20. Înainte de începerea acestor lucrări și pe timpul executării lor se iau următoarele măsuri:

- aducerea lângă deschiderea respectivă a materialului de vitalitate necesar;
- menținerea în stare de funcționare a mijloacelor de golire a compartimentului;
- stabilirea modului în care să se asigure etanșarea compartimentului, în caz de pericol;
- astuparea tubulaturilor demontate cu flanșe oarbe.

21. La terminarea activității, șeful mecanic verifică etanșarea tuturor deschiderilor din bordajul navei la care s-au executat lucrări.

22. Când nava se găsește pe doc, se prevăd măsuri de preîntâmpinare a inundării acestuia, în caz de scufundare a docului.

C. Măsuri împotriva incendiilor la bord

1. Folosirea flăcărilor deschise pentru executarea diferitelor lucrări la bord se face numai cu aprobarea șefului mecanic.

2. Este strict interzisă deplasarea cu flacără deschisă și folosirea ei ca sursă de iluminat.

3. În apropierea trombelor și a ciupercilor de ventilație nu se instalează aparate de sudură sau alte surse de flăcări și nu se stabilesc locuri pentru fumat.

4. În magaziile de muniții sunt strict interzise:

a) intrarea cu chibrituri, brichete și flacără deschisă;

b) folosirea de mașini electrice și aparate de încălzit;

c) întinderea de cabluri electrice suplimentare, în afară de cele existente prin construcție;

d) păstrarea carburanților, lubrifianților și a altor materiale inflamabile;

e) o temperatură peste +35° C, luându-se măsuri pentru răcirea aerului din magazie.

5. Iluminatul magaziiilor de muniții se face numai cu instalațiile electrice existente din construcția navei, utilizându-se lămpi antiexplozive, cu sistem de comutare dispus în afara magaziei.

6. Magaziile de muniții se piturează cu vopsele ignifuge și sunt prevăzute cu instalații de stropire, inundare și drenaj, precum și cu mijloace de stins incendiul.

7. Pe timpul îmbarcării și debarcării muniției, personalul manipulează cu atenție pentru a preveni căderea sau lovirea acesteia.

8. Dacă puntea nu este acoperită cu material antiderapant, pe navă se întind covoare pentru prevenirea alunecării personalului care transportă muniția.

9. Înainte de urcarea navei pe doc, materialele ușor inflamabile, carburanții și muniția se debarcă.

10. În caz de incendiu, stropirea/inundarea magaziiilor de muniție se face cu aprobarea comandantului.

11. Temperatura din tancurile de combustibil nu trebuie să depășească +50°C, iar din tancurile sau recipientele pentru produsele ușor inflamabile +25°C.

12. Materialele inflamabile se păstrează în ambalaje speciale, închise etanș, în locurile fixate prin jurnalul de bord al navei, bine aerisite și departe de sursele de foc.

13. Motorina sau benzina vărsate accidental pe punți/în compartimente se șterg imediat cu câlți sau stupă, iar încăperea respectivă se aerisește.

14. Se interzice folosirea motorinei, a benzinei, a spirtului și a altor materiale ușor inflamabile pentru ștergerea punților și a mobilierului.

15. În compartimentele în care se execută piturare se iau măsuri de ventilare și se interzice intrarea cu flacără deschisă până la aerisirea completă.

16. Se interzice existența apei, a reziduurilor inflamabile (combustibili, uleiuri) sau a altor materiale de orice natură în santină. Santinele se mențin permanent curate, piturate și uscate.

17. La îmbarcarea carburanților și lubrifianților, la bord se interzice fumatul, utilizarea flăcărilor deschise, funcționarea unor categorii de tehnică ce ar putea produce scântei și, în general, se interzic orice alte activități care ar putea constitui surse de declanșare a unui incendiu.

18. Pe timpul activității prevăzută la pct. 17, instalațiile și materialele de stins incendiu trebuie să fie pregătite pentru intervenție imediată, iar la catarg se ridică pavilionul "B" din Codul internațional de semnale.

19. Cablurile electrice se feresc de umezeală, în special cablurile de la lămpile portative și de la aparatele electrice.

20. Se interzic încărcarea bateriilor de acumuloare, 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 utilizarea acestora fără supravegherea de către persoane autorizate.

21. Pentru a preveni incendiile la bord, se interzice:

a) păstrarea materialelor ușor inflamabile în afara locurilor special destinate prin jurnalul de bord;

b) lăsarea aparatelor electrice de încălzire pornite, la ieșirea din încăperile de locuit sau de serviciu;

c) păstrarea la bord 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;

d) păstrarea materialelor ușor inflamabile, în compartimentele cu temperaturi ridicate.

22. Lucrările de sudură se supraveghează permanent de către personalul bordului. Locurile de lucru se izolează cu plăci de azbest sau alte materiale ignifuge, astfel încât să se excludă posibilitatea izbucnirii unui incendiu.

23. Pentru prevenirea izbucnirii incendiilor în locurile de staționare, se iau următoarele măsuri:

a) se interzice evacuarea combustibililor, a uleiului și a altor materiale inflamabile peste bord;

b) stupa, cârpele și câlții îmbibați cu ulei, benzină, motorină sau alte substanțe, gunoaiele, precum și alte materiale inflamabile se înlătură de la bord, și se transportă la mal, în locurile stabilite și amenajate în acest scop.

24. În cazul în care, în apropierea navei, în acvatoriu, se află nave care au luat foc sau arde păcură, ulei ori alte lichide inflamabile, nava se scoate de urgență din zona periculoasă.

D. Asigurarea funcționării tehnicii

1. Conducerea asigurării funcționării tehnicii revine comandantului navei.

2. Când se constată deteriorări ale tehnicii, șeful mecanic/șefii de specialitate punte iau măsuri pentru remedierea lor.

3. Constructorul naval/Șantierul naval dotează fiecare navă cu documentația necesară pentru folosirea completă a tehnicii, precum și pentru înlăturarea celor mai frecvente deficiențe.

4. Pentru înlăturarea rapidă a deficiențelor survenite la tehnică, cât și pentru înlocuirea pieselor uzate, fiecare navă se dotează cu stoc de piese de schimb, stabilit prin norme interne.

Anexa nr. 7 la Regulament**Principalele măsuri de securitate și sănătate în muncă**

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. Instrucțiunile de securitate și sănătate în muncă la bordul navei se face, în mod obligatoriu, întregului echipaj. Modul de organizare și conducere a activității de instruire se consemnează în dispoziția/ordinul de zi a structurii/unității care are în dotare navele, iar aceasta/acesta cuprinde nominal persoanele care efectuează instruirea introductivă generală, instrucțiunile la locul de muncă și instrucțiunile periodice.
3. Efectuarea instrucțiilor se consemnează în fișa individuală de instruire, în care semnează atât cei instruiți, cât și cei care au efectuat și verificat instruirea.
4. 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.
5. Completarea și păstrarea fișelor individuale de instruire se fac conform actelor normative în vigoare în domeniul securității și sănătății în muncă.
6. Comandantul navei este responsabil pentru desfășurarea activităților de supraveghere tehnică a instalațiilor sub presiune, de ridicat și a mijloacelor de măsurare, precum și a aparatelor consumatoare de combustibil.
7. Instalațiile noi (sau vechi, montate din nou) și cele reparate nu pot fi date în exploatare decât după verificarea tehnică pentru autorizare la funcționare.
8. Macaralele, bigile și gruele au inscripționate pe braț sarcina de ridicare și data expirării termenului scadent al verificării oficiale. Manevrarea acestora se face numai de personalul autorizat sau special instruit în acest sens.
9. Pe timpul executării lucrărilor sau controlului la opera vie a navelor, cu scafandri, se respectă prevederile legale în vigoare.
10. Toate activitățile de instruire de la bord se consemnează în jurnalul de bord, unde se menționează numele conducătorului instruirii și numărul participanților.

Anexa nr. 8 la Regulament**Ceremonialul primirii pavilionului de către nave**

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 se adresează 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 navei (la mijlocul formației), îl salută și ocupă loc, împreună cu ceilalți invitați, în bordul opus față de cel în care este aliniată formația.

3. La sosirea membrului echipajului numit să aducă pavilionul, însoțit de gardă, șeful de cart sună cu sifleea semnalul „*Gardă la pavilion*”, fanfara intonează marșul de întâmpinare, iar echipajul prezintă onorul. Pavilionul va fi purtat pe ambele brațe, pliat, cu partea 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/ordonă formației descoperirea capului, în vederea ofierii 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 conduită adecvată solemnității, respectând ritualul religios.

7. După oficierea serviciului religios, persoana oficială, care înmânează pavilionul, se deplasează în fața formației, dă citire ordinului viceprim-ministrului, ministrul afacerilor interne privind intrarea navei în serviciu și acordarea pavilionului, preia pe ambele brațe pavilionul pliat și dispune/ordonă: „*Comandantul navei, la mine!*”.

8. După prezentarea comandantului navei, persoana care înmânează pavilionul i se adresează cu formula: „*Vă înmânez pavilionul (denumirea navei)...., care constituie identitatea navei!*”. Comandantul navei răspunde: „*Servesc patria!*”, se apropie, se descoperă, se apleacă și sărută pavilionul, apoi se acoperă și îl preia pe ambele brațe.

9. După înmânare, persoana oficială se deplasează lângă invitați, iar comandantul navei dispune/ordonă echipajului: „*Rostiți după mine!*”, după care pronunță solemn: „**Jur să păstrez cu demnitate 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 comandantului, însoțindu-l la locul de arborare (bastonul pupa), iar pe timpul deplasării comandantului cu pavilionul prin fața formației, echipajul strigă „*Uraaa*” 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 dispune/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 „*Uraaa*” prelung, repetat de 3 ori.

16. După încheierea solemnității, echipajul trece la programul ordonat.

17. Primul pavilion primit de navă se păstrează într-o casetă sau vitrină, într-un loc stabilit prin dispoziție/ordin a structurii/unității 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 distincția acordate navei se păstrează împreună cu primul pavilion al navei.

Anexa nr. 9 la Regulament**Descrierea pavilionului navei, pavilionului prova, flamurii și mărcilor distinctive**

1. Pavilionul navelor este reprezentat printr-o pânză de formă dreptunghiulară, având imprimate pe ambele fețe culorile drapelului național.

2. Pavilionul de prova este reprezentat printr-o pânză de culoare albastru-deschis și de forma dreptunghiulară, împărțită în patru dreptunghiuri, astfel:

a) pe primul dreptunghi (partea de prindere-grandee, sus), sunt imprimate pe ambele fețe culorile drapelului național;

b) pe al doilea și al patrulea dreptunghi (partea opusă grandeei, sus și jos), pe fond de culoare albastru-deschis, sunt imprimate pe ambele fețe două ancore încrucișate;

c) al treilea dreptunghi (partea de prindere-grandee, jos) este de culoare albastru-deschis.

3. Flamura este reprezentată printr-o pânză de forma unui triunghi isoscel alungit având baza spre dispozitivul de prindere și imprimate pe ambele fețe culorile drapelului național.

4. 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.

5. Marca distinctivă a Prim-ministrului 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.

6. Marca distinctivă a viceprim-ministrului, ministrului afacerilor interne este reprezentată printr-o pânză de forma 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.

7. Marca distinctivă a secretarilor de stat din MAI 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.

8. Mărcile distinctive de comandament ale directorilor generali (directorilor) ai structurilor/unității aparatului central al MAI, șefilor (comandanților) inspectoratelor generale, adjuncților directorilor structurilor/ unității aparatului central al MAI, 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 (partea de prindere-grandee, sus) sunt imprimate pe ambele fețe culorile drapelului național;

b) pe al doilea dreptunghi (partea opusă grandeei, sus), pe fond de culoare albastru-deschis, este imprimat pe ambele fețe însemnul heraldic al MAI;

c) pe al treilea dreptunghi (partea de prindere-grandee, jos), 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 MAI și șefii (comandanții) inspectoratelor generale;

○ 3 stele - adjuncții directorilor structurilor aparatului central al MAI și adjuncții șefilor (comandanților) inspectoratelor generale (similare);

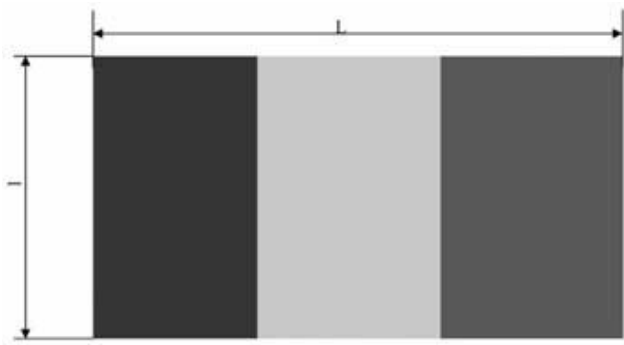
○ două stele - șefii (comandanții) structurilor teritoriale/inspectoratelor teritoriale/inspectoratelor județene din cadrul MAI;

○ o stea - șefii (comandanții) grupărilor temporare de nave.

d) pe al patrulea dreptunghi (partea opusă grandeei, jos), pe fond albastru-deschis, este imprimată pe ambele fețe o ancoră de culoare neagră, în poziție verticală.

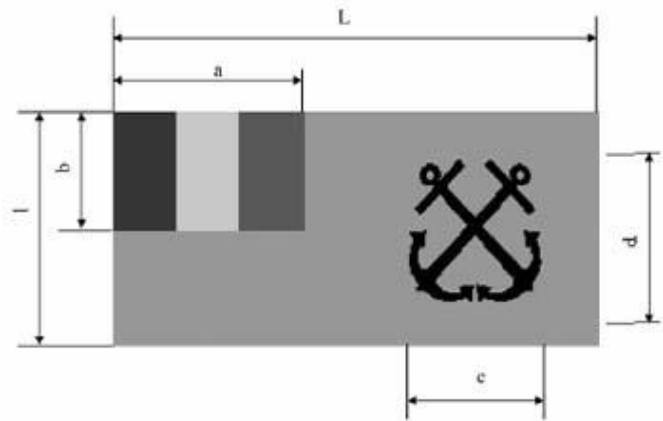
9. Pavilioanele din Codul național și internațional de semnalizare vor avea aceleași tipuri de dimensiuni ca și pavilionul navei.

10. Modelele pavilionului, pavilionului prova, flamurii și mărcilor distinctive sunt prevăzute în figurile nr. 1-7.



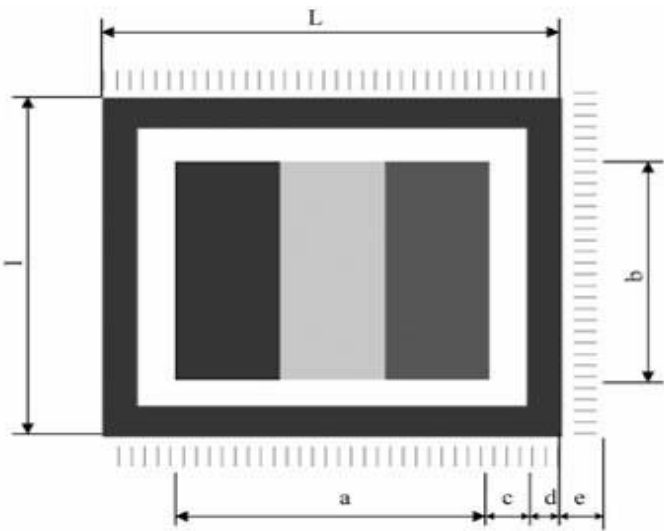
Dimensiuni (cm)	Mărimea				
	1	2	3	4	5
Lungimea (L)	180	120	90	60	45
Lățimea (l)	120	80	60	40	30

Figura nr. 1 - Pavilionul navelor



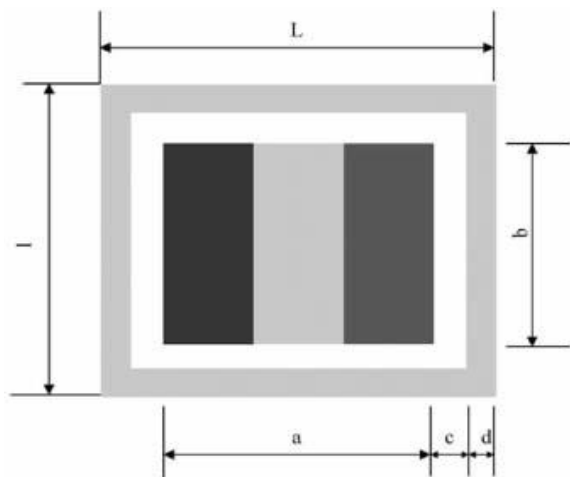
Dimensiuni (cm)	Mărimea			Culoare
	1	2	3	
Lungimea (L)	150	120	90	
Lățimea (l)	100	80	60	
a	75	60	45	
b	50	40	30	
c	50	40	30	negru
d	60	50	40	

Figura nr. 2 - Pavilionul de prova (geacul)



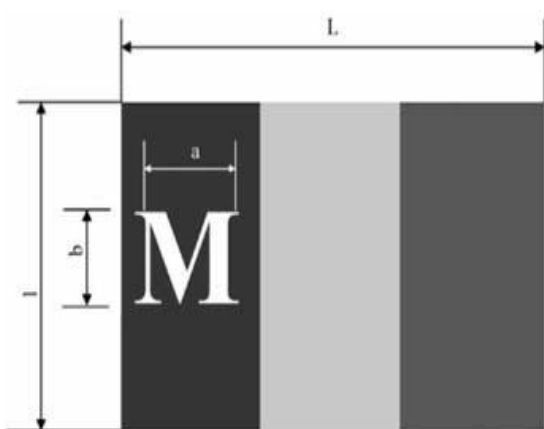
Dimensiuni (cm)	Mărimea					Culoare
	1	2	3	4	5	
Lungimea (L)	148	114	95	75	58	
Lățimea (l)	148	114	95	75	58	
a	120	90	75	60	45	
b	120	90	75	60	45	
c	2	2	2	1,5	1,5	alb
d	12	10	8	6	5	albastru cobalt
e	10	8	6	5	4	auriu

Figura nr. 3 - Marca distinctivă a Președintelui României



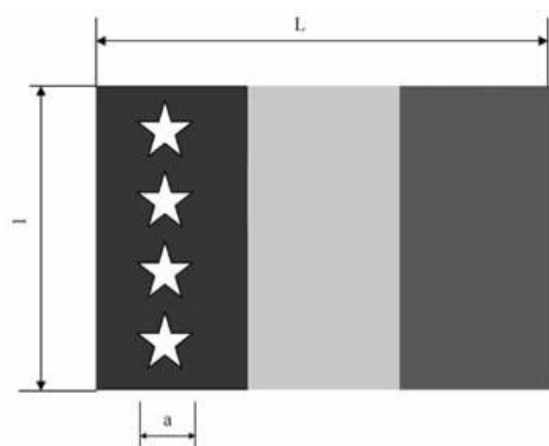
Dimensiuni (cm)	Mărimea					Culoare
	1	2	3	4	5	
Lungimea (L)	148	114	95	75	58	
Lățimea (l)	148	114	95	75	58	
a	120	90	75	60	45	
b	120	90	75	60	45	
c	2	2	2	1,5	1,5	alb
d	12	10	8	6	5	galben crom

Figura nr. 4 - Marca distinctivă a Prim-ministrului României



Dimensiuni (cm)	Mărimea					Culoare
	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	

Figura nr. 5 - Marca distinctivă a ministrului afacerilor interne



Dimensiuni (cm)	Mărimea					Culoare
	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

Figura nr. 6 - Marca distinctivă a secretarilor de stat din Ministerul Afacerilor Interne

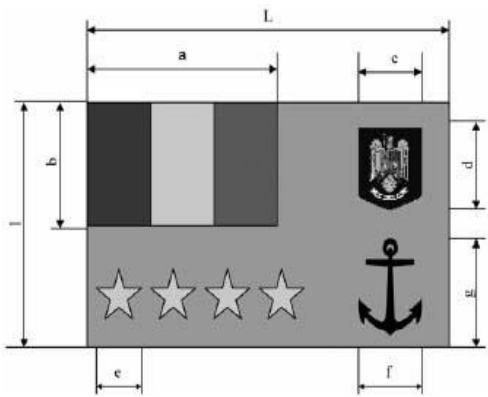


Figura nr. 7 - Marca distinctivă de comandament

Dimensiuni (cm)	Mărimea					Culoare
	1	2	3	4	5	
Lungimea (L)	150	120	90	75	60	
Lăţimea (l)	100	80	60	50	40	
a	75	60	45	37,5	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

Semnale și reprezentarea grafică a sunetelor de siflee

I. Semnale cu soneria

Nr. Crt.	Denumirea	Semnalul			De câte ori se repetă
		Compunere	Durata în secunde		
			Sunet lung	Sunet scurt	
1.	Alarmă de intervenție	Un sunet lung	15		O dată
2.	Alarmă de exercițiu	Doua sunete scurte, un sunet lung	15	1	O dată
3.	Alarmă de avarii	Un sunet scurt		1	De 20 ori
4.	Adunarea echipajului	Un sunet scurt, un sunet lung	3	1	De 3 ori
5.	Pregătiți nava pentru marș	Un sunet scurt, două sunete lungi, un sunet scurt	3	1	De 3 ori
6.	La posturile de manevră	Doua sunete lungi	3		De 3 ori
7.	Om la apă	Trei sunete lungi	3		De 3 ori
8.	Încetarea activităților (repaus)	Trei sunete scurte		1	De 3 ori

II. Semnale pentru siflee

Onorul la pavilion



Onorul la amiral (general)



Onorul la ofițer superior



Onorul la ofițer inferior



Garda la pavilion



III. 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
	Sunet tremurat

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; 012329
C.I.F. RO427282, IBAN: RO55RNCB0082006711100001 BCR
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 DTCPMB (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, www.monitoruloficial.ro
Relații cu publicul: șos. Panduri nr. 1, bloc P33, sectorul 5, București; 050651.
Tel. 021.401.00.73, 021.401.00.78/79/83.
Pentru publicări, încărcări actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro>, secțiunea Publicări.

