



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE Nr. _____

din _____ 2022

cu privire la aprobarea condițiilor și cerințelor tehnice pentru siguranța navigației maritime

În temeiul art. 6 alin.(3) lit. b) și c), art.6¹ alin. (3), lit. b) și alin. (4), lit. b), e), f), n) și q) din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr. 1-4, art. 2), cu modificările ulterioare,

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre pune în aplicare dispozițiile Capitolului V din Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974 (Convenția SOLAS), la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005, împreună cu protocoalele și amendamentele la aceasta.

1. Se aprobă Regulamentul privind condițiile și cerințele tehnice pentru siguranța navigației maritime (se anexează).
2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Prim-ministru

Natalia GAVRILIȚA

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Andrei SPÎNU

REGULAMENT

cu privire la aprobarea condițiilor și cerințelor tehnice pentru siguranța navigației maritime

1. Scopul

Regulamentul cu privire la aprobarea condițiilor și cerințelor tehnice pentru siguranța navigației maritime (în continuare - Regulament) are drept scop aplicarea uniformă a cerințelor tehnice față de navele de navigație maritimă care se exploatează sub Pavilionul de Stat al Republicii Moldova, sau navelor maritime indiferent de pavilionul arborat, ce fac escală în Complexul portuar Giurgiulești.

2. Domeniul de aplicare

- 2.1. Regulamentul se aplică tuturor navelor pentru toate voiajele în apele internaționale și interioare, cu excepția navelor militare, navelor militare auxiliare și altor nave care sunt utilizate doar pentru servicii guvernamentale necomerciale, acestea fiind încurajate să acționeze, în măsura în care este rezonabil și practic, potrivit Regulamentului.
- 2.2. Agenția Navală a Republicii Moldova (în continuare - ANRM) va determina măsura în care prevederile pct. 15-29 nu se aplică următoarelor categorii de nave:
 - 1) navele cu un tonaj sub 150 angajate în orice voiaj;
 - 2) navele cu un tonaj sub 500 care nu sunt angajate în voiaje internaționale; și
 - 3) navele de pescuit.

3. Definiții

- 1) În sensul prezentului Regulament se aplică următoarele definiții:

construit în ceea ce privește o navă - un stadiu de construcție în care:

- chila este pusă; sau
- începe construcția identificabilă cu un tip de navă; sau
- începe asamblarea acelei nave cuprinzând cel puțin 50 tone sau 1% din greutatea proiectată a întregului material de construcție, care dintre acestea este mai mic;

harta maritimă sau publicația maritimă - o hartă sau carte cu un scop special, sau o bază de date special întocmită din care se obține această hartă sau carte, care este oficial publicată de către Serviciul Hidrografic autorizat sau altă instituție guvernamentală competentă și care este desemnată să respecte cerințele de navigație maritimă în furnizarea hărților în conformitate cu pct. 10 din Regulament;

toate navele - orice navă sau ambarcațiune indiferent de tip sau utilizare;

lungimea unei nave - lungimea sa maximă;

serviciul de căutare și salvare - îndeplinirea funcțiilor de monitorizare a sinistrului, comunicare, coordonare, căutare și salvare, inclusiv furnizarea recomandărilor medicale, a primului ajutor medical sau a evacuării medicale, prin utilizarea resurselor publice și private, care includ cooperarea cu aeronavele, navele și alte ambarcațiuni și instalații;

navă de mare viteză - o navă așa cum s-a definit la regula X/1.3 din Convenția SOLAS;

unitate mobilă de foraj marin - o unitate mobilă de foraj marin așa cum s-a definit la regula XI-2/1.1.5 din Convenția SOLAS;

un ansamblu combinat cu cuplaj fix, compus dintr-un împingător și nava împinsă, în situația în care sunt construite pentru combinația împingător și barjă - va fi considerat în sensul Regulamentului ca o singură navă;

prima inspecție - inspecția potrivit interpretării uniforme a expresiei menționată în regulile Convenției SOLAS, prin a se face referire la Rezoluția MSC.1/Circ.1290;

ciclon tropical - termenul generic folosit de serviciile meteorologice naționale ale Organizației Meteorologice Mondiale (de asemenea, pot fi utilizați termenii uragan, taifun, ciclon, furtună tropicală severă etc., în funcție de locația geografică);

presiunea barometrică - înseamnă unitatea de măsură internațională standard pentru presiunea barometrică este hectopascalul (hPa), care este echivalent numeric cu milibarul (mbar).

4. Scutiri și echivalări

- 4.1. ANRM poate acorda scutiri generale de la cerințele pct. 15, 17-21 (cu excepția sbp. 19.2 alin. 1). lit. g)), 23, 25- 29 navelor fără mijloace mecanice de propulsie.
- 4.2. ANRM poate acorda unei nave scutiri sau echivalări având un caracter parțial sau condiționat, în cazul în care se consideră că nava este angajată într-un voiaj în care distanța maximă de la navă la țărm, lungimea și natura voiajului, absența pericolelor de navigație și alte condiții care afectează siguranța sunt astfel încât aplicarea completă a cerințelor Regulamentului nu este necesară sau rezonabilă, cu condiția ca ANRM să țină seama de efectul pe care aceste scutiri și echivalentele lor îl pot avea asupra siguranței tuturor celorlalte nave.
- 4.3. ANRM va transmite Organizației Maritime Internaționale (în continuare - OMI), în termen de 3 luni după data de 1 ianuarie din fiecare an, un raport cuprinzând toate scutirile și echivalările noi acordate conform sbp. 4.2, pe perioada anului calendaristic anterior împreună cu motivele acordării acestor scutiri și echivalente.

5. Avertizări de navigație

ANRM va lua toate măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că, în cazul în care informațiile cu privire la un pericol sunt primite dintr-o sursă sigură, vor fi aduse imediat la cunoștința celor interesați potrivit dispozițiilor Ghidului privind Serviciul mondial de avertizare privind navigația IMO/IHO, adoptat de OMI prin Rezoluția A.706(17), așa cum a fost modificată.

6. Servicii și avertizări meteorologice

- 6.1. Navele aflate pe mare sunt încurajate să culeagă informații de ordin meteorologic și să le examineze, să le distribuie și să facă schimb de informații, pentru a veni în

ajutorul navigației potrivit Recomandărilor privind stabilirea rutelor de navigație funcție de starea vremii, adoptată de OMI prin Rezoluția A.528(13). În acest sens, vor fi folosite instrumente meteorologice cu un mare grad de precizie. Serviciul Hidrometeorologic de Stat va efectua verificarea acestor instrumente la cerere, fără cheltuieli pentru navă.

6.2. ANRM se angajează să coopereze, cu alte autorități competente naționale și străine, în luarea următoarelor măsuri de ordin meteorologic:

- 1) să avertizeze navele cu privire la vânturile foarte puternice, furtunile și cicloanele tropicale, prin transmiterea informațiilor sub formă de text, în măsura în care este posibil, și sub formă grafică, utilizând instalațiile corespunzătoare de la țărm pentru servicii de radiocomunicații terestre și spațiale;
- 2) să transmită cel puțin de două ori pe zi, prin servicii de radiocomunicații terestre și spațiale, potrivit regulilor IV/7.1.4 și IV/7.1.5 din Convenția SOLAS, după caz, buletine meteorologice destinate navigației, conținând date, analize, avertizări și prognoze asupra stării timpului, valurilor și ghețurilor. Aceste informații vor fi transmise sub formă de text și, în măsura în care este posibil sub formă grafică, inclusiv analize meteorologice și hărți de prognoză transmise prin fax sau sub formă digitală pentru reconstituirea la bordul navei a sistemului de prelucrare a datelor;
- 3) să întocmească, și să editeze orice publicații care pot fi necesare pentru desfășurarea eficientă a activității meteorologice pe mare și să asigure, în măsura în care este posibil, publicarea și difuzarea de hărți meteorologice zilnice, pentru informarea navelor la plecare;
- 4) să ia măsuri corespunzătoare pentru ca navele selectate să fie prevăzute cu instrumente meteorologice maritime verificate (ca de exemplu: barometre, barografe, higrometre și aparate corespunzătoare pentru măsurarea temperaturii mării) destinate folosirii în acest scop și să efectueze, să înregistreze și să transmită observații meteorologice la orele standard principale pentru observațiile sinoptice de suprafață (și anume cel puțin de 4 ori pe zi dacă permit condițiile) și să încurajeze alte nave să efectueze, să înregistreze și să transmită observații sub o formă modificată, mai ales dacă se găsesc în regiuni unde navigația este puțin intensă;
- 5) să încurajeze companiile să implice cât mai multe din navele lor, dacă este posibil, în efectuarea și înregistrarea observațiilor meteorologice. Observațiile vor fi transmise utilizând instalațiile navei pentru radiocomunicații terestre sau spațiale în avantajul diferitelor servicii meteorologice naționale;
- 6) să transmită gratuit aceste observații meteorologice navelor respective;
- 7) dacă se află în vecinătatea unui ciclon tropical, sau a unui prezumtiv ciclon tropical, navele trebuie încurajate să efectueze și să transmită observațiile lor, ori de câte ori este posibil, la intervale mai dese, ținând cont de faptul că ofițerii navelor pot fi ocupați cu obligațiile impuse de navigație în timpul furtunii;
- 8) să ia măsuri pentru asigurarea recepției și transmiterii mesajelor meteorologice provenind de la nave și destinate navelor, prin utilizarea instalațiilor

corespunzătoare de la țărm pentru servicii de radiocomunicație terestre și spațiale;

- 9) să încurajeze pe toți comandanții de nave să informeze navele din vecinătate și, de asemenea, stațiile de coastă ori de câte ori întâlnesc vânturi cu viteză egală sau mai mare de 50 noduri (forța 10 pe scara Beaufort);
- 10) să depună efort în vederea obținerii unei proceduri uniforme în ceea ce privește serviciile meteorologice și să se conformeze, pe cât este posibil, regulamentului tehnic și recomandărilor Organizației Meteorologice Mondiale.

6.3. Informațiile vizate de pct. 6 sunt transmise în forma prevăzută pentru emiterea lor și în ordinea priorității prevăzută de Regulamentul radiocomunicațiilor (Ediția din 2020, conține textele complete ale Regulamentului radiocomunicațiilor adoptat de Conferința Mondială a Radiocomunicațiilor din 1995 (CMR-95) și revizuit de Conferințele Mondiale de Radiocomunicații ulterioare: WRC-97 (Geneva, 1997), WRC-2000 (Istanbul, 2000), WRC-03 (Geneva, 2003), WRC-07 (Geneva, 2007), WRC-12 (Geneva, 2012), WRC-15 (Geneva, 2015) și WRC-19 (Sharm el-Sheik, 2019)). Pe timpul cât durează transmiterea “către toate stațiile” a informațiilor meteorologice, prognozelor sinoptice și avertizărilor, toate stațiile de bord trebuie să corespundă dispozițiilor Regulamentului radiocomunicațiilor.

6.4. Prognozele, avertizările, datele sinoptice și alte date meteorologice destinate pentru uzul navelor, trebuie să fie transmise și difuzate prin intermediul Serviciului Hidrometeorologic de Stat, în conformitate cu acordurile mutuale stabilite între Republica Moldova și alte state, în special, așa cum se definește prin Sistemul Organizației Meteorologice Mondiale pentru întocmirea și difuzarea prognozelor meteorologice pentru mări agitate, conform Sistemului Global Primejdie și Siguranța Maritimă (Sistemul GMDSS).

7. Servicii de căutare și salvare

7.1. ANRM va lua toate măsurile necesare pentru a asigura comunicarea în caz de pericol de sinistru și coordonarea salvării persoanelor aflate în pericol de sinistru din zona de responsabilitate în zona lor de responsabilitate. Măsurile trebuie să includă instalarea, funcționarea, și întreținerea echipamentelor pentru căutare și salvare considerate necesare și accesibile, ținând cont de intensitatea traficului maritim și de pericolele de navigație și trebuie să furnizeze, pe cât posibil, mijloace adecvate pentru reperarea și salvarea acestor persoane. În realizarea acestor măsuri, ANRM se va conduce de dispozițiile Convenției internaționale privind căutarea și salvarea maritimă (SAR), 1979, rezoluțiile adoptate de OMI: cu privire la Posibilitatea efectuării adunării prin radio a aeronavelor de căutare și salvare (SAR) (Rezoluția A.225(VII)), Utilizarea transponderelor radar în scopuri de căutare și salvare (Rezoluția A.530(13)), Posibilitatea efectuării adunării prin radio în cadrul căutării și salvării (Rezoluția A.616(15)), precum și de Manualul internațional de căutare și salvare aeronautică și maritimă (IAMSAR) (Rezoluția A.894 (21), așa cum a fost modificată).

7.2. ANRM va furniza OMI informațiile de care dispune cu privire la mijloacele sale de salvare existente și proiectele de schimbare a acestor mijloace.

- 7.3. Navele de pasageri, la care se aplică Capitulul I din Convenția SOLAS, vor avea la bord un plan de cooperare cu serviciile corespunzătoare de căutare și salvare în caz de urgență. Planul se elaborează în cooperare cu nava, compania, așa cum a fost definită la regula IX/1 din Convenția SOLAS, și serviciile de căutare și salvare, pe baza instrucțiunilor elaborate de către OMI. Planul include dispozițiile pentru efectuarea de exerciții periodice în vederea verificării eficienței sale.

8. Semnale de salvare

ANRM va lua măsuri corespunzătoare ca semnalele de salvare să fie utilizate de mijloacele de salvare și căutare angajate în operațiuni de salvare și căutare atunci când se comunică cu nave sau persoane aflate în pericol de sinistru.

9. Servicii hidrografice hidrologice

- 9.1. ANRM se angajează să coopereze, cu alte autorități competente naționale și străine, să ia măsuri cu privire la strângerea și compilarea datelor hidrografice și la publicarea, transmiterea și actualizarea datelor privind toate informațiile maritime necesare pentru siguranța navigației.
- 9.2. În mod special, cooperarea se referă, pe cât posibil, la efectuarea următoarelor servicii hidrografice și maritime, în modul cel mai potrivit pentru facilitarea navigației:
- 1) să asigure că supravegherea hidrografică este efectuată, pe cât posibil, corespunzător cu Cerințele navigației în siguranță;
 - 2) să editeze și să publice informații și publicații cu privire la siguranța navigației;
 - 3) să difuzeze avize pentru navigatori.

10. Sistem de rute pentru nave

- 10.1. Sistemul de rute pentru nave, contribuie la ocrotirea vieții omenești pe mare, la siguranța și eficiența navigației și/sau la protecția mediului marin. Sistemele de rute pentru nave se recomandă a fi utilizate de către toate navele, anumite categorii de nave sau nave care transportă anumite mărfuri și pot deveni obligatorii pentru toate aceste nave, dacă s-au adoptat și au fost puse în aplicare în conformitate cu Dispozițiile generale ale Organizației privind traficul maritim (Rezoluția A.572(14), așa cum a fost modificată.
- 10.2. ANRM va difuza toate informațiile necesare pentru folosirea sigură și eficace a sistemelor adoptate pentru organizarea traficului maritim, asigurând de rând cu alte autorități competente naționale, respectarea corespunzătoare a sistemelor de organizare a traficului maritim adoptate de către OMI. Totodată, ANRM, fie individual fie în colaborare cu alte autorități competente străine, va prezenta OMI propunerile sale privind adoptarea sistemelor de rute pentru nave, luând în considerare instrucțiunile și criteriile elaborate de către OMI.
- 10.3. O navă trebuie să utilizeze sistemul obligatoriu de organizare a rutelor pentru nave adoptat de OMI, așa cum o cere categoria căreia îi aparține sau marfa transportată, și în conformitate cu dispozițiile pertinente în vigoare, cu excepția cazului în care nu există motive întemeiate de a nu utiliza un anumit sistem de rute pentru nave. Aceste motive trebuie înregistrate în jurnalul de bord al navei.

- 10.4. Toate sistemele de rute pentru nave și măsurile luate pentru asigurarea respectării acestor sisteme trebuie să corespundă legislației internaționale, inclusiv cu dispozițiile relevante ale Convenției Națiunilor Unite din 1982 asupra dreptului mării. Sistemele de rute pentru nave se revizuiesc de ANRM, în conformitate cu Dispozițiile generale ale OMI privind traficul maritim (rezoluția A.572(14)), așa cum au fost modificate.

11. Sistemele de raportare utilizate de către nave

- 11.1. Un sistem de raportare utilizat de către nave, în cazul în care a fost adoptat și pus în aplicare conform instrucțiunilor și criteriilor elaborate de OMI, trebuie să fie folosit de către toate navele sau de anumite categorii de nave sau de navele care transportă anumite mărfuri, în conformitate cu dispozițiile fiecărui sistem adoptat. La adoptarea și punerea în aplicare a sistemului de raportare se va ține cont, în mod special:
- 1) de liniile directe și criteriile adoptate de Comitetul de siguranță maritimă al Organizației prin Rezoluția MSC.43(64), așa cum a fost modificată prin Rezoluția MSC.111(73);
 - 2) de principiile generale aplicabile sistemelor de raportare a navelor și cerințelor în materie de notificare, inclusiv de liniile directe pentru raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini, adoptate de Organizație prin Rezoluția A.851(20), așa cum a fost modificată.
- 11.2. Sistemele de raportare utilizate de către nave contribuie la ocrotirea vieții omenești pe mare, la siguranța și la eficiența navigației și/sau la protecția mediului marin.
- 11.3. ANRM, fie individual fie în colaborare cu alte autorități competente străine, va prezenta OMI propunerile sale privind adoptarea sistemelor de raportare utilizate de către nave, luând în considerare instrucțiunile și criteriile elaborate de către OMI. În ipoteza unei propuneri pentru un sistem de raportare utilizat de către nave coordonat pe baza acordului dintre ANRM și alte autorități competente străine, sistem de raportare trebuie să aibă proceduri și utilizări uniforme.
- 11.4. După adoptarea unui sistem de raportare utilizat de către navă în conformitate pct. 11, ANRM trebuie să ia toate măsurile corespunzătoare pentru difuzarea oricăror informații necesare în vederea folosirii eficiente și efective a sistemului. Oricare sistem de raportare adoptat, care este utilizat de către nave, trebuie să fie capabil de a facilita traficul și de a ajuta navele furnizându-le informațiile de care au nevoie. Aceste sisteme trebuie exploatate în conformitate cu instrucțiunile și criteriile elaborate de OMI în vederea aplicării prezentului punct.
- 11.5. Comandantul navei trebuie să respecte cerințele sistemelor de raportare adoptate care sunt utilizate de către nave și să raporteze ANRM și altor autorități competente toate informațiile cerute în conformitate cu prevederile fiecăruia dintre sistemele respective.
- 11.6. Participarea navelor, în conformitate cu dispozițiile sistemelor de raportare adoptate care sunt utilizate de nave, trebuie să fie gratuită pentru toate navele respective.
- 11.7. Toate sistemele de raportare adoptate care sunt utilizate de nave și toate măsurile luate pentru asigurarea respectării lor trebuie să fie compatibile cu legislația internațională, inclusiv cu dispozițiile relevante ale Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării. Sistemele de raportare vor fi revizuite de ANRM în conformitate cu instrucțiunile sau criteriile elaborate de către OMI.

- 11.8. Pct. 11 nu se referă la sistemele de raportare a navelor stabilite de guverne în scopuri de căutare și salvare, care sunt acoperite de Capitolul 5 din Convenția SAR din 1979, așa cum a fost modificată.

12. Serviciul de trafic maritim

- 12.1. Serviciu de trafic maritim (STM) contribuie la siguranța vieții omenești pe mare, la siguranța, la eficiența navigației și la protecția mediului marin, a zonelor de coastă adiacente, a locurilor de muncă și a instalațiilor din larg contra posibilelor efecte nefavorabile asupra traficului navelor.
- 12.2. La planificarea și implementarea STM, ANRM va ține cont, în mod special, de liniile directe privind Serviciile de dirijare a traficului naval adoptate de OMI prin Rezoluția A.857(20). Utilizarea STM poate fi obligatorie numai în zonele maritime situate în apele teritoriale ale statului riveran.
- 12.3. ANRM va asigura monitorizarea respectării de către toate navele indiferent de pavilionul arborat a dispozițiilor STM naționale, precum și a dispozițiilor STM a altor state de către navele autorizate să arboreze pavilionul Republicii Moldova.

13. Stabilirea și funcționarea mijloacelor pentru asigurarea navigației

- 13.1. ANRM, dacă consideră practic și necesar, fie individual fie în cooperare cu alte autorități competente străine, va asigura toate mijloacele de navigație cerute de volumul și gradul de risc al traficului, ținând cont de recomandările și instrucțiunile internaționale, în special, de recomandările și liniile directe ale IALA și SN/Circ.107 privind Sistemul de balizaj maritim.
- 13.2. ANRM va lua măsuri corespunzătoare pentru ca informațiile cu privire la mijloacele de navigație să fie puse la dispoziția tuturor celor interesați. Codificările în emisiile sistemelor de localizare care ar putea afecta nefavorabil funcționarea receptoarelor instalate pe nave, se vor evita pe cât este posibil și se vor efectua numai după ce comunicarea acestor modificări a fost făcută la timp și în mod corespunzător.

14. Echipajul navei

- 14.1. În contextul ocrotirii vieții omenești pe mare, Guvernul va adopta reglementările necesare ca toate navele care arborează pavilionul Republicii Moldova să fie prevăzute cu echipaj suficient ca număr și eficient. În acest sens se va ține cont de Principiile de stabilire a echipajului minim de siguranță, adoptate de OMI prin Rezoluția A.1047(27).
- 14.2. În baza reglementărilor stabilite de Guvern, pentru toate navele sub pavilionul Republicii Moldova cărora li se aplică Capitolul I din Convenția SOLAS, ANRM:
- 1) stabilește echipajul minim de siguranță în urma unei proceduri transparente, ținând seama de principiile relevante adoptate de către OMI; și
 - 2) eliberează un document privind echipajul minim de siguranță corespunzător sau un document echivalent, care atestă că nava are la bord echipajul minim de siguranță considerat necesar pentru satisfacerea dispozițiilor de la alin. (1).
- 14.3. Pentru asigurarea îndeplinirii eficiente de către echipaj a sarcinilor ce țin de siguranță, la toate navele trebuie stabilită și înscrisă în jurnalul de bord al navei o limbă de lucru. Compania, așa cum s-a definit la regula IX/1 din Convenția SOLAS, sau comandantul,

după caz, va determina limba de lucru corespunzătoare. Fiecare membru al echipajului trebuie să înțeleagă și, dacă e cazul, să dea ordine și instrucțiuni și să raporteze în acea limbă. Dacă limba de lucru nu este o limbă oficială a statului al cărui pavilion nava îl arborează, toate planurile și listele cerute spre a fi afișate vor include o traducere în limba de lucru.

- 14.4. La navele, la care se aplică Capitolul I din Convenția SOLAS, engleza va fi folosită ca limbă de lucru pe puntea de navigație, în cadrul comunicațiilor punte de navigație - punte de navigație și punte de navigație - țărm, precum și pentru comunicațiile de la bordul navei între pilot și personalul de cart de pe puntea de navigație. În acest sens pot fi utilizate Frazele standardizate OMI pentru comunicații maritime (Rezoluția A.918(22)), așa cum au fost modificate, cu excepția cazului în care cei direct implicați în comunicație vorbesc o limbă comună alta decât engleza.

15. Principii cu privire la construcția punții de navigație, construcția și amplasarea sistemelor de navigație și a echipamentului și instrucțiuni referitoare la puntea de navigație

- 15.1. Toate deciziile luate în sensul aplicării cerințelor pct. 19-20, 23, 25, 26, 28 și 29 care afectează construcția punții de navigație, construcția și amplasarea sistemelor de navigație și a echipamentului pe puntea de navigație și instrucțiunile referitoare la puntea de navigație, se va ține cont de:

- 1) ușurarea sarcinilor ce vor fi îndeplinite de personalul de cart de pe puntea de navigație și de pilot în cadrul evaluării complete a situației și pentru navigarea în siguranță a navei în toate condițiile de exploatare;
- 2) administrarea eficientă și sigură a resurselor punții de navigație;
- 3) permiterea accesului permanent și ușor al personalului de cart de pe puntea de navigație și al pilotului la informațiile esențiale care sunt prezentate în mod clar și neambiguu, cu ajutorul simbolurilor și a sistemelor de codificare standardizate pentru comenzi și afișare pe ecran;
- 4) indicarea statutului operațional al funcțiilor automate și al componentelor, sistemelor și/sau subsistemelor integrate;
- 5) permiterea prelucrării rapide, continue și eficiente a informației și luarea deciziei de către personalul de cart de pe puntea de navigație și de către pilot;
- 6) evitarea sau reducerea la minimum a activității excesive sau inutile și a oricăror condiții sau distrageri de atenție pe puntea de navigație care pot determina oboseala sau pot perturba vigilența personalului de cart de pe puntea de navigație și a pilotului; și
- 7) reducerea la minimum a pericolului erorii umane și, dacă această eroare se produce, detectarea acesteia prin sisteme de supraveghere și alarmă în timp util pentru ca personalul de cart de pe puntea de navigație și pilotul să poată lua măsurile corespunzătoare.

- 15.2. La elaborarea și punerea în aplicare a instrucțiunilor referitoare la puntea de navigație se va ține cont, în mod special, de Liniile directe cu privire la criteriile ergonomice pentru echipamentul de punte și amplasare (MSC/Circ.982) și Liniile directe cu privire la echipamentele și sistemele de punte, dispunerea și integrarea acestora (BES) (SN.1/Circ.288), iar pentru INS de Recomandarea privind standardele de funcționare

pentru un sistem de navigație integrat (Rezoluția MSC.86(70), Anexa 3 așa cum a fost modificată).

16. Menținerea echipamentului

- 16.1. ANRM se va asigura că sunt luate măsuri corespunzătoare pentru ca echipamentul la bordul navelor să funcționeze continuu și menținut potrivit prevederilor Regulamentului.
- 16.2. Sub rezerva dispozițiilor de la regulile I/7(b)(ii), I/8 și I/9 din Convenția SOLAS, deși trebuie să fie luate toate măsurile raționale pentru menținerea în bună stare de funcționare a echipamentului cerut de Regulament, defecțiunile de funcționare a acestui echipament nu vor fi considerate ca făcând nava inaptă pentru a naviga sau ca un motiv de întârziere a navei în portul în care nu se pot face imediat reparații, cu condiția luării măsurilor corespunzătoare de către comandant care, la planificarea și efectuarea unui voiaj în siguranță înspre un port în care se pot face reparații, ține seama de echipamentul scos din funcțiune sau de informațiile nedisponibile.

17. Compatibilitatea electromagnetică

- 17.1. ANRM se va asigura că întregul echipament electric și electronic de pe puntea, de navigație sau din vecinătatea acesteia, aflat la bordul navelor construite la 1 iulie 2002 sau după această dată, este încercat în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetică ținând seama de recomandările elaborate de către OMI. În mod special se face referire la Cerințele generale pentru compatibilitatea electromagnetică pentru toate echipamentele electrice și electronice adoptate de OMI prin Rezoluția A.813(19).
- 17.2. Echipamentul electric sau electronic va fi în așa fel instalat încât interferența electromagnetică să nu afecteze funcționarea corectă a sistemelor și echipamentului de navigație.
- 17.3. Echipamentul electric sau electronic portabil nu trebuie utilizat pe puntea de navigație dacă există riscul afectării funcționării corecte a sistemelor și echipamentelor de navigație.

18. Aprobarea, inspecțiile și standardele de funcționare privind sistemele și echipamentele de navigație și înregistratorul de date privind voiajul

- 18.1. Sistemele și echipamentul de navigație cerute în vederea respectării cerințelor pct. 19-21 vor fi de un tip, aprobat de către ANRM.
- 18.2. Sistemele și echipamentul de navigație, inclusiv dispozitivele de protecție conexe, unde este cazul, care sunt instalate la 1 iulie 2002 sau după această dată în scopul îndeplinirii cerințelor funcționale ale pct. 19-21, trebuie să corespundă standardelor de funcționare corespunzătoare care nu sunt inferioare celor adoptate de către OMI. În mod special se face referire la următoarele recomandări adoptate de OMI prin rezoluțiile indicate:
 - 1) Recomandările cu privire la cerințele generale pentru echipamentul radio de la bordul navelor, ce face parte din sistemul mondial pentru caz de sinistru și siguranța navigației pe mare (GMDSS) și pentru echipamente electronice de navigație (Rezoluția A.694(17));
 - 2) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru girocompasuri (Rezoluția A.424(XI));

- 3) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru “urmărirea automată” (Rezoluția MSC.64(67), Anexa 4);
- 4) Recomandarea revizuită privind standardele de funcționare pentru “urmărirea automată” (Rezoluția MSC.192(79));
- 5) Standardele de funcționare pentru echipamentele radar de trasare automată (Rezoluția A.823(19));
- 6) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru sistemele electronice de date și vizualizare a hărților maritime cu dispozitive de rezervă (ECDIS) (Rezoluția A.817(19)), așa cum a fost modificată prin Rezoluția MSC.64(67), Anexa 5 și MSC.86(70), Anexa 4, după caz;
- 7) Recomandarea privind sistemul mondial de radionavigație (Rezoluția A.1046(27));
- 8) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru receptoarele Loran-C și Chayka la bord (Rezoluția A.818(19));
- 9) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru echipamentul de recepție de la bord al echipamentului de localizare globală (Rezoluția A.819(19)), așa cum a fost modificată prin Rezoluția MSC.112(73);
- 10) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru echipamentul receptorului GLONASS de la bord (Rezoluția MSC.53(66)), așa cum a fost modificată prin Rezoluția MSC.113 (73);
- 11) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru echipamentul receptorului radiobalizei maritime DGPS și DGLONASS de la bord (Rezoluția MSC.64(67), Anexa 2), așa cum a fost modificată prin Rezoluția MSC.114(73);
- 12) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru echipamentul receptorului combinat GPS/GLONASS (Rezoluția MSC.74(69), Anexa 1), așa cum a fost modificată prin MSC.115(73);
- 13) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru sistemele de control al direcției (Rezoluția MSC.64(67), Anexa 3);
- 14) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru sistemele de control privind urmărirea drumului navei (Rezoluția MSC.74(69), Anexa 2);
- 15) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru un sistem universal de identificare automată (AIS) de la bord (Rezoluția MSC.74(69), Anexa 3);
- 16) Instrucțiunile privind încercarea anuală a sistemului de identificare automată (AIS) (MSC.1/Circ.1252);
- 17) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru sondele ultrason (Rezoluția A.224(VII), așa cum a fost modificată prin Rezoluția MSC.74(69), Anexa 4);
- 18) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru dispozitive de indicare a vitezei și distanței (Rezoluția A.824(19), așa cum a fost modificată);
- 19) Standardele de funcționare pentru indicatorii de girație (Rezoluția A.526(13));

- 20) Recomandarea privind unificarea standardelor de funcționare pentru echipamentele de navigație (Rezoluția A.575(14));
 - 21) Recomandarea privind metodele de măsurare a nivelurilor de zgomot în posturile de ascultare (Rezoluția A.343(IX));
 - 22) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru reflectoarele radar (Rezoluția A.384(X)), așa cum a fost modificată prin Rezoluția MSC.164(78);
 - 23) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru compasuri magnetice (Rezoluția A.382(X));
 - 24) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru lampa de semnalizare pe timp de zi (Rezoluția MSC.95(72));
 - 25) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru sistemul de recepție acustică (Rezoluția MSC.86(70), Anexa 1);
 - 26) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru dispozitivele magnetice pentru transmiterea informației de drum (TMHD) (Rezoluția MSC.86(70), Anexa 2);
 - 27) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru înregistratoarele de date privind voiajul (VDR) (Rezoluția A.861(20)), modificată prin Rezoluția MSC.214(81));
 - 28) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru dispozitivele pentru transmiterea informației de drum (THD) (Rezoluția MSC.116(73));
 - 29) Standarde de funcționare pentru un sistem de alarmă și supraveghere a navigației de punte (BNWAS) (Rezoluția MSC.128(75)).
- 18.3. Dacă sistemele și echipamentele de navigație sunt înlocuite sau adăugate la navele construite înainte de 1 iulie 2002, aceste sisteme și echipamente trebuie să corespundă, în măsura în care este rezonabil și posibil, cerințelor sbp. 18.2.
- 18.4. ANRM poate decide dacă sistemele și echipamentele de navigație instalate înainte de adoptarea standardelor de funcționare de către OMI, pot fi scutite ulterior de obligația respectării depline a acestor standarde, ținând seama de criteriile recomandate pe care le-a adoptat OMI. Totuși, pentru ca un sistem de afișare a hărților electronice și a informațiilor (ECDIS) să poată fi recunoscut că îndeplinește dispozițiile sbp. 19.2 alin. (1) lit. d), acest sistem va corespunde standardelor de funcționare pertinente care nu sunt inferioare acelor adoptate de către OMI și care sunt în vigoare la data instalării, sau, pentru sistemele instalate înainte de 1 ianuarie 1999, care nu sunt inferioare standardelor de funcționare adoptate de către OMI la 23 noiembrie 1995. În mod special se face referire la:
- 1) Recomandarea privind standardele de funcționare pentru înregistratoare simplificate de date privind voiajul, instalate la bordul navei (S-VDR) (Rezoluția MSC.163(78), așa cum a fost modificată),
 - 2) Standardele de funcționare revizuite pentru sistemele electronice de date și vizualizare a hărților maritime cu dispozitive de rezervă (ECDIS) (Rezoluția A.817(19), așa cum au fost modificate), și

- 3) Standardele de funcționare și cerințe funcționale revizuite aplicabile la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare (Rezoluția MSC.263(84), așa cum a fost modificată).
- 18.5. Pentru asigurarea conformității permanente cu condițiile aprobării de tip, ANRM va cere producătorilor să aibă un sistem al controlului calității certificat de o autoritate competentă. Ca variantă, ANRM poate utiliza procedeele de inspectare a produsului final în cazul în care conformitatea cu certificatul de aprobare de tip este verificată de o persoană competentă înainte ca produsul să fie instalat la bordul navelor.
- 18.6. Până la acordarea aprobării pentru sistemele sau echipamentele de navigație cu caracteristici noi care nu sunt incluse în Regulament, ANRM se va asigura că aceste caracteristici permit executarea funcțiilor cu o eficiență cel puțin egală cu cea cerută în Regulament.
- 18.7. Dacă echipamentul de navigație pentru care ANRM a elaborat standarde de funcționare, este montat la bordul navelor suplimentar față de echipamentul cerut de pct. 19-21, acest echipament trebuie supus aprobării și trebuie să corespundă, în măsura în care este posibil, standardelor de funcționare care nu sunt inferioare acelor adoptate de către OMI.
- 18.8. Sistemul de înregistrare a datelor privind voiajul, inclusiv toți senzorii, va fi supus unei verificări anuale privind funcționarea. Verificarea va fi efectuată de către un service de încercare sau întreținere aprobat pentru verificarea preciziei, duratei și recuperabilității datelor înregistrate. Suplimentar, vor fi efectuate încercări și inspecții pentru determinarea că containerele de protecție și echipamentele instalate pentru facilitarea localizării sunt întreținute în stare bună. La bordul navei trebuie să existe o copie a certificatului de conformitate eliberată de către service-ul care a efectuat verificarea și va conține data efectuării verificărilor și standardele de funcționare aplicabile.
- 18.9. Sistemul de identificare automată (AIS) trebuie supus unui test anual. Testul se efectuează de către un inspector autorizat sau printr-o încercare aprobată sau de service aprobat. Testul trebuie să asigure că datele statice cu privire la navă au fost în mod corespunzător programate și că schimbul de date cu senzorii conectați se face fără erori, precum și verificarea funcționării echipamentului radio prin măsurarea frecvențelor și prin efectuarea unui test în direct utilizând, de exemplu, un serviciu de trafic maritim (STM). O copie a raportului de încercare trebuie păstrată la bord.

19. Cerințe de dotare a navelor cu sisteme și echipamente de navigație

19.1. Aplicare și cerințe

Sub rezerva prevederilor sbp. 1.2:

- 1) Navele construite la 1 iulie 2002 sau după această dată trebuie prevăzute cu sisteme și echipamente de navigație care să îndeplinească cerințele prevăzute în sbp. 19.2 alin. (1)-(9).
- 2) Navele construite înainte de 1 iulie 2002 trebuie:
 - a) sub rezerva prevederilor lit. b)-d) din sbp. 19.1 alin. (2), și dacă nu respectă pe deplin prevederile pct. 19, să continue să fie dotate cu

echipamentele care îndeplinesc cerințele prevăzute în regulile V/11, V/12 și V/20 din Convenția SOLAS;

- b) să fie dotate cu echipamentele sau sistemele cerute de sbp. 19.2 alin. (1) lit. f) nu mai târziu de prima inspecție după 1 iulie 2002, dată la care radiogoniometrul menționat la V/12(p) din Convenția SOLAS, nu va mai fi cerut;
 - c) să fie dotate cu sistemul cerut la sbp. 19.2 alin. (4) nu mai târziu de datele precizate la sbp. 19.2 alin. (4) lit. b)-c); și
 - d) să fie dotate cu sistemul cerut la sbp. 19.2 alin. (2) lit. c) după cum urmează:
 - navele de pasageri, indiferent de mărimea acestora, nu mai târziu de prima inspecție efectuată după 1 ianuarie 2016;
 - navele de marfă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 3 000, nu mai târziu de prima inspecție efectuată după 1 ianuarie 2016;
 - navele de marfă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500, dar mai mic de 3000, nu mai târziu de prima inspecție efectuată după 1 ianuarie 2017; și
 - navele de marfă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 150, dar mai mic de 500, nu mai târziu de prima inspecție efectuată după 1 ianuarie 2018;
 - e) sistemul de alarmă de cart pe puntea de navigație trebuie să fie în funcțiune atât timp cât nava navighează pe mare. Prevederile sbp. 19.2 alin. (2) lit. d) se aplică, de asemenea, navelor construite înainte de 1 iulie 2002.
- 3) ANRM poate acorda derogare navelor de la aplicarea cerințelor sbp. 19.1 alin. (2) lit. d) atunci când aceste nave vor fi scoase complet din exploatare în decurs de doi ani de la data punerii în aplicare specificată la sbp. 19.1 alin. (2) lit. d).

19.2. Echipamentul și sistemele de navigație de la bordul navei

- 1) Toate navele indiferent de mărime trebuie să aibă:
 - a) un compas magnetic standard reglat corespunzător, sau alte mijloace independente de orice sursă de energie, pentru determinarea drumului navei și afișarea citirilor în postul principal de guvernare;
 - b) un disc de relevmente sau un dispozitiv magnetic pentru relevmente, sau alta mijloace independente de orice sursă de energie, pentru luarea relevmentelor pe un arc al orizontului de 360°;
 - c) mijloace de corectare în orice moment a drumului navei și relevmentelor luate;
 - d) hărți maritime și publicații maritime care permit planificarea și afișarea drumului navei pentru voiajul prevăzut, indicarea și monitorizarea pozițiilor pe durata întregului voiaj. Un sistem de vizualizare a hărților electronice și de informații (ECDIS) este de asemenea acceptat ca îndeplinind cerințele acestui paragraf privind dotarea cu hărți. Navele

căroră li se aplică sbp. 19.2 alin. (10) trebuie să respecte cerințele specificate în acesta privind dotarea cu ECDIS, prin a se face referire în special la MSC.1/Circ.1496 privind Interpretare uniformă a apendicelor la Convenția SOLAS privind înregistrările echipamentelor referitoare la hărți maritime și ECDIS;

- e) dispozitive de rezervă pentru respectarea cerințelor funcționale menționate la lit. d) din sbp. 19.2, dacă această funcție este îndeplinită parțial sau total prin mijloacele electronice. Ca dispozitiv de rezervă pentru ECDIS poate fi utilizat un volum corespunzător de hărți maritime pe hârtie. Sunt acceptabile alte dispozitive de rezervă pentru ECDIS (a se vedea Apendicele 6 la Rezoluția A.817(19), așa cum a fost modificată);
 - f) un receptor care funcționează în cadrul unui sistem mondial de navigație prin sateliți sau a unui sistem de radionavigație terestru, sau alte mijloace care permit în orice moment, pe durata întregului voiaj prevăzut, stabilirea și corectarea poziției navei prin mijloace automate;
 - g) dacă tonajul brut este mai mic de 150 și, dacă este posibil, un reflector radar, sau alte mijloace care permit detecția radar de către alte nave, atât la o frecvență de 9 GHz cât și la 3 GHz;
 - h) dacă puntea de navigație este complet închisă și dacă ANRM nu stabilește altfel, un sistem de recepționare a semnalelor sonore, sau alte mijloace, pentru ca ofițerul de cart de pe puntea de navigație să poată auzi semnalele sonore și să determine direcția lor;
 - i) un telefon, sau dacă există alte mijloace, de comunicare a informațiilor de la/spre postul de comandă cu privire la guvernarea direcției navei în caz de urgență.
- 2) Toate navele cu un tonaj mai mare sau egal cu 150 și navele de pasageri indiferent de mărimea lor, vor fi prevăzute, suplimentar față de cerințele sbp. 19.2 alin. (1), cu:
- a) un compas magnetic de rezervă interschimbabil cu compasul magnetic standard, așa cum se specifică în sbp. 19.2 alin. (1) lit. a), sau alte mijloace pentru realizarea funcției menționate la sbp. 19.2 alin. (1) lit. a) prin înlocuirea, sau dublarea echipamentului se face referire la cerințele de dotare a navelor cu sisteme și echipamente de navigație IACS UI SC203 și la MSC.1/Circ.1224 privind Interpretare Uniformă a Capitolului V din Convenția SOLAS;
 - b) un felinar de semnalizare de zi, sau alte mijloace, pentru comunicarea cu ajutorul luminii pe timpul zilei și nopții utilizând o sursă de energie electrică care nu depinde numai de sursa de energie a navei;
 - c) un sistem de alarmă de cart pe puntea de navigație (BNWAS) după cum urmează:
 - navele de marfă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 150 și navele de pasageri, indiferent de mărime, construite la 1 iulie 2011 sau după această dată;

- navele de pasageri, indiferent de mărime, construite înainte de 1 iulie 2011, nu mai târziu de prima inspecție efectuată după 1 iulie 2012;
 - navele de marfă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 3 000, construite înainte de 1 iulie 2011, nu mai târziu de prima inspecție efectuată după 1 iulie 2012;
 - navele de marfă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500, dar mai mic de 3 000, construite înainte de 1 iulie 2011, nu mai târziu de prima inspecție efectuată după 1 iulie 2013; și
 - navele de marfă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 150, dar mai mic de 500, construite înainte de 1 iulie 2011, nu mai târziu de prima inspecție efectuată după 1 iulie 2014;
- Sistemul de alarmă de cart pe puntea de navigație trebuie să fie în funcțiune atât timp cât nava navighează pe mare;
- un sistem de alarmă de cart pe puntea de navigație (BNWAS) instalat înainte de 1 iulie 2011 poate ulterior să fie scutit de respectarea deplină a standardelor adoptate de OMI, după cum consideră ANRM.

- 3) Toate navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300 și navele de pasageri indiferent de mărimea lor, suplimentar față de respectarea cerințelor sbp. 19.2 alin. (2), vor fi prevăzute cu:
- a) sondă ultrasonică, sau alte mijloace electronice, pentru măsurarea și afișarea adâncimii disponibile a apei;
 - b) un radar de 9 GHz, sau alte mijloace pentru determinarea și afișarea distanței și relevmentelor transponderelor radar și a altor ambarcațiuni de suprafață, obstacole, geamanduri, marcaje de navigație și a liniei țărmlui în sprijinul facilitării navigației și a evitării coliziunii;
 - c) un echipament electronic de trasare sau alte mijloace care permit indicarea electronică a distanței și relevmentelor vizate în vederea determinării pericolului de coliziune;
 - d) un aparat pentru măsurarea vitezei și distanței parcurse sau alte mijloace care permit indicarea vitezei și distanței parcurse pe apă. Se face referire la MSC.1/Circ.1429 privind clarificarea dispozițiilor sbp. 19.2. alin. (3) lit. d) și ale sbp. 19.2 alin. (9) lit. b);
 - e) un dispozitiv reglat corespunzător pentru transmiterea informației de drum, sau alte mijloace care permit transmiterea informațiilor de drum în vederea introducerii în echipamentul menționat la sbp. 19.2 alin. (3) lit. b-d).
- 4) Toate navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300 care efectuează voiaje internaționale și navele de marfă cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500 care nu efectuează voiaje internaționale și navele de pasageri indiferent de mărime, vor fi prevăzute cu un sistem de identificare automată (AIS) după cum urmează:

- a) navele construite la 1 iulie 2002 sau după această dată;
- b) nave angajate în voiaje internaționale construite înainte de 1 iulie 2002:
 - în cazul navelor de pasageri, nu mai târziu de 1 iulie 2003;
 - în cazul navelor cisternă, la 1 iulie 2003 sau după aceasta dată nu mai târziu de prima inspecție privind echipamentul de siguranță. Se face referire la regula I/8 din Convenția SOLAS;
 - în cazul navelor, altele decât navele de pasageri și tancuri cu tonaj brut mai mare sau egal cu 50 000, nu mai târziu de 1 iulie 2004;
 - în cazul navelor, altele decât navele de pasageri și tancuri, cu tonaj brut de 300 sau mai mare, dar mai mic de 50 000, nu mai târziu de prima inspecție a echipamentelor de siguranță după 1 iulie 2004 sau până la 31 decembrie 2004, oricare dintre ele are loc mai devreme. Prima inspecție a echipamentelor de siguranță înseamnă prima inspecție anuală, prima inspecție periodică sau prima inspecție de reînnoire a echipamentelor de siguranță, oricare dintre ele este programată prima după 1 iulie 2004 și, în plus, în cazul navelor în curs de construcție, inspecția inițială;
- c) navele, care nu efectuează voiaje internaționale, construite înainte de 1 iulie 2002, nu mai târziu de 1 iulie 2008;
- d) ANRM poate scuti navele de la aplicarea cerințelor alin. (4) dacă aceste nave vor fi scoase permanent din exploatare timp de doi ani după data de implementare specificată la lit. b)-c);
- e) AIS trebuie:
 - să furnizeze automat informații stațiilor terestre, altor nave și aeronavelor echipate corespunzător, în special: identitatea navei, tipul, poziția, cursul, viteza, statutul de navigație și alte informații referitoare la siguranță;
 - să recepționeze automat aceste informații de la nave similar echipate;
 - să monitorizeze și să urmărească drumul navelor; și
 - să facă schimb de date cu instalațiile de la țărm.
- f) Cerințele sbp. 19.2 alin. (4) lit. e) nu se vor aplica cazurilor în care acordurile, regulile sau reglementările internaționale asigură protecția informațiilor de navigație; și
- g) AIS trebuie să fie exploatat ținând seama de instrucțiunile adoptate de către OMI. În mod special se face referire la Liniile directe privind utilizarea sistemelor de identificare automată (AIS) la bordul navelor adoptate de OMI prin Rezoluția A.917(22), așa cum a fost modificată prin Rezoluția A.956(23).

Navele echipate cu AIS vor menține AIS în funcțiune tot timpul mai puțin acolo unde acordurile, regulile sau standardele internaționale asigură protecția informațiilor de navigație.

- 5) Toate navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500 trebuie să corespundă prevederilor sbp. 19.2 alin. (3), excepție făcând lit. c) și e), precum și cerințelor sbp. 19.2 alin. (4), și să aibă:
 - a) un girocompas sau alte mijloace, pentru determinarea și afișarea informațiilor de drum prin mijloacele nemagnetice de la bordul navei, care să se poată citi clar de către timonier în postul principal de comandă. Se face referire la cerințele de dotare a navelor cu sisteme și echipamente de navigație IACS UI SC203. Aceste mijloace trebuie, de asemenea, să transmită informațiile de drum în scopul introducerii lor în echipamentele menționate la sbp. 19.2 alin. (3) lit. b), sbp. 19.2 alin. (4) și sbp. 19.2 alin. (5) lit. e);
 - b) un repetitor de drum al girocompasului, sau alte mijloace care permit furnizarea vizuală a informațiilor de drum la postul de guvernare de avarie, dacă există;
 - c) un repetitor de relevmente al girocompasului, sau alte mijloace care permit luarea relevmentelor pe un arc al orizontului de 360°, utilizând girocompasul sau alte mijloace menționate la lit. a) în alin. (5). Totuși, navele cu un tonaj brut mai mic de 1 600 trebuie să fie prevăzute cu aceste mijloace, în măsura în care este posibil;
 - d) indicatoare pentru unghiul cârmei, sensul de rotație al elicei, forța de împingere, pasul elicei și indicatoare ale regimului de funcționare, sau alte mijloace care permit determinarea și afișarea unghiului cârmei, numărului de rotații ale elicei, forței și direcției de împingere și, dacă este cazul, forței și direcției împingerii laterale, precum și a pasului și regimului de funcționare al elicelor, toate aceste informații trebuie să fie citite din postul de comandă; și
 - e) un echipament de urmărire automată, sau alte mijloace pentru indicarea automată a distanței și relevmentelor altor ținte în vederea determinării pericolului de coliziune.
- 6) La toate navele cu un tonaj mai mare sau egal cu 500, defectarea unei componente de echipament nu trebuie să reducă capacitatea navei de a respecta cerințele sbp. 19.2 alin. (1) lit. a)-b) și d).
- 7) Suplimentar față de cerințele sbp. 19.2 alin. (2), toate navele cu un tonaj mai mare sau egal cu 3 000 vor fi dotate cu:
 - a) un radar de 3 GHz sau, dacă ANRM consideră că este cazul, un al doilea radar de 9 GHz, sau alte mijloace pentru determinarea și afișarea distanței și relevmentelor transponderelor radar și a altor ambarcațiuni de suprafață, obstacole, geamanduri, marcaje de navigație și a liniei țărmlui în sprijinul facilitării navigației și a evitării coliziunii, care funcționează independent de acelea menționate la sbp. 19.2 alin. (3) lit. b); și

- b) un al doilea echipament de urmărire automată, sau alte mijloace de trasare automată a distanței și relevmentelor altor ținte pentru determinarea pericolului de coliziune, care funcționează independent de acelea menționate la sbp. 19.2 alin. (5) lit. e).
- 8) Suplimentar față de cerințele sbp. 19.2 alin. (7), cu excepția sbp. 19.2 alin. (7) lit. b), toate navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 10 000, trebuie să aibă:
- a) un echipament radar de trasare automată sau alte mijloace de trasare automată a distanței și relevmentelor a cel puțin 20 de alte ținte, conectat la un aparat ce indică viteza și distanță la suprafața apei, în vederea determinării pericolelor de coliziune și simulării unei manevre de evitare; și
 - b) un sistem de control a direcției de deplasare a navei sau un sistem de control privind urmărirea drumului navei sau alte mijloace pentru controlul automat și menținerea direcției de deplasare a navei și/sau a drumului drept.
- 9) Suplimentar față de cerințele sbp. 19.2 alin. (8), prin a se face referire în mod special la MSC.1/Circ.1429 privind clarificarea Regulilor sbp. 19.2 alin. (3) lit. d) și sbp. 19.2 alin. (9) lit. b), toate navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 50 000, trebuie să aibă:
- a) un indicator de girație, sau alte mijloace pentru determinarea și vizualizarea girației; și
 - b) un dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței parcursă, sau alte mijloace pentru indicarea vitezei și distanței pe direcție înainte și transversală.
- 10) Navele care efectuează voiaje internaționale trebuie să fie echipate cu un sistem de vizualizare a hărților electronice și de informații (ECDIS) după cum urmează:
- a) navele de pasageri cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500, construite la 1 iulie 2012 sau după această dată;
 - b) navele cisternă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 3 000, construite la 1 iulie 2012 sau după această dată;
 - c) navele de marfă, altele decât navele cisternă, cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 10 000, construite la 1 iulie 2013 sau, după această dată;
 - d) navele de marfă, altele decât navele cisternă, cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 3 000, dar mai mic de 10 000, construite la 1 iulie 2014 sau după această dată;
 - e) navele de pasageri cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500, construite înainte de 1 iulie 2012, nu mai târziu de prima inspecție efectuată la 1 iulie 2014 sau după această dată;

- f) navele cisternă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 3 000, construite înainte de 1 iulie 2012, nu mai târziu de prima inspecție efectuată la 1 iulie 2015 sau după această dată;
 - g) navele de marfă, altele decât navele cisternă, cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 50 000, construite înainte de 1 iulie 2013, nu mai târziu de prima inspecție efectuată la 1 iulie 2016 sau după această dată;
 - h) navele de marfă, altele decât navele cisternă, cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 20 000, dar mai mic de 50 000, construite înainte de 1 iulie 2013, nu mai târziu de prima inspecție efectuată la 1 iulie 2017 sau după această dată; și
 - i) navele de marfă, altele decât navele cisternă, cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 10 000, dar mai mic de 20.000, construite înainte de 1 iulie 2013, nu mai târziu de prima inspecție efectuată la 1 iulie 2018 sau după această dată.
- 11) ANRM poate acorda derogare navelor de la aplicarea cerințelor sbp. 19.2 alin. (10) atunci când aceste nave vor fi scoase complet din exploatare în decurs de 2 ani după data de implementare specificată la lit. e)-h) din alin. (10) al sbp. 19.2 alin. (10).
- 19.3. Dacă “alte mijloace” sunt premise conform pct. 19 acestei reguli, aceste mijloace trebuie să fie aprobate de către ANRM în conformitate cu prevederile pct. 18.
- 19.4. Echipamentul și sistemele de navigație menționate în această regulă vor fi instalate, încercate și menținute în așa fel încât să reducă la minimum defectiunile.
- 19.5. Echipamentul și sistemele de navigație care oferă moduri alternative de funcționare vor indica regimul actual de utilizare.
- 19.6. Sistemele integrate ale punții de navigație, potrivit Rezoluției MSC.64(67), Anexa 1 - Standard de funcționare pentru sistemele integrate ale punții de navigație, vor fi în așa fel instalate încât defectiunea la unul din subsisteme să fie imediat adus la cunoștința ofițerului responsabil cu supravegherea navigației prin semnale sonore și vizuale, și să nu producă defectarea vreunui alt subsistem. În cazul defectării unei părți a sistemului integrat de navigație, trebuie să fie posibilă funcționarea separată a fiecărei componente de echipament sau a unui părți a sistemului. În context, se face referire în mod special la Rezoluția MSC.86(70) așa cum a fost modificată de Rezoluția MSC.252(83), Anexa 3 - Standard de funcționare pentru sistemele de navigație integrate.

20. Identificarea și urmărirea navelor la distanță mare

- 20.1. Nicio prevedere din pct. 20 sau din standardele de performanță și din cerințele funcționale adoptate de OMI cu privire la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare nu trebuie să aducă prejudicii drepturilor, legislației sau obligațiilor statelor aflate sub jurisdicția internațională, în special regimurilor legale ale mării deschise, zonei exclusiv economice, zonei adiacente, mărilor teritoriale sau strâmtorilor utilizate la navigația internațională și coridoarelor maritime din arhipelag. Standardele de performanță și cerințele funcționale ale OMI se referă, în mod special, la MSC.1/Circ.1298 privind Liniile directe pentru implementarea sistemului LRIT, așa cum poate fi revizuită, și Standardele de funcționare și cerințe funcționale revizuite

aplicabile la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare, adoptate de Comitetul Securității Maritime al OMI prin Rezoluția MSC.263(84), cu revizuirile respective.

- 20.2. Conform prevederilor sbp. 20.5-20.6, pct. 20 trebuie să se aplice, potrivit MSC.1/Circ.1295 privind Liniile directe în legătură cu anumite tipuri de nave cărora li se cere să transmită informații LRIT cu privire la scutiri și echivalări și cu privire la anumite aspecte de funcționare, așa cum poate fi revizuită, următoarelor tipuri de nave angajate în voiaje internaționale:
- 1) navelor de pasageri, inclusiv navelor de pasageri de mare viteză;
 - 2) navelor de marfă, inclusiv navelor de mare viteză, cu un tonaj brut de 300 și mai mult. Tonajul brut va fi stabilit conform prevederilor Convenției internaționale din 1969 asupra măsurării tonajului navelor indiferent de data la care nava ori nava de mare viteză a fost sau va fi construită; și
 - 3) unităților mobile de foraj marin.
- 20.3. Termenul navă, utilizat în sbp. 20.4-20.16, include navele de pasageri și navele de marfă, precum și unitățile mobile de foraj marin care fac obiectul prevederilor pct. 20.
- 20.4. Pct. 20 stabilește prevederile care permit efectuarea identificării și urmăririi navelor la distanță mare.
- 20.5. Potrivit MSC.1/Circ.1307 privind Liniile directe pentru inspecția și certificarea conformității navelor cărora li se cere să transmită informații LRIT, așa cum poate fi revizuită, navele trebuie să fie prevăzute cu un sistem pentru transmiterea automată a informațiilor specificate la sbp. 20.7, după cum urmează:
- 1) navele construite la 31 decembrie 2008 sau după această dată;
 - 2) navele construite înainte de 31 decembrie 2008 și autorizate pentru exploatare:
 - a) în zonele maritime A1 și A2, așa cum s-a definit la regulile IV/2.1.12 și IV/2.1.13 din Convenția SOLAS, nu mai târziu de prima inspecție a instalației radio după 31 decembrie 2008; sau
 - b) în zonele maritime A1, A2 și A3, așa cum s-a definit la regulile IV/2.1.12, IV/2.1.13 și IV/2.1.14 din Convenția SOLAS, nu mai târziu de prima inspecție a instalației radio după 31 decembrie 2008;
 - 3) navele construite înainte de 31 decembrie 2008 și autorizate pentru exploatare în zonele maritime A1, A2, A3 și A4, așa cum s-a definit la regulile IV/2.1.12, IV/2.1.13, IV/2.1.14 și IV/2.1.15 din Convenția SOLAS, nu mai târziu de prima inspecție a instalației radio după 1 iulie 2009. Totuși, aceste nave trebuie să respecte prevederile sbp. 20.5 alin. (2) lit. b) atât timp cât sunt exploatate în zonele maritime A1, A2 și A3.
- 20.6. Indiferent de data construcției, navele care sunt echipate cu un sistem de identificare automată a navei (AIS), așa cum s-a definit la sbp. 19.2 alin. (4), și care sunt exploatate în exclusivitate în zona maritimă A1, așa cum s-a definit la regula IV/2.1.12 din Convenția SOLAS, nu trebuie să respecte prevederile pct. 20.
- 20.7. Conform prevederilor sbp. 20.5, navele trebuie să transmită automat următoarele informații cu privire la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare:
- 1) identitatea navei;

- 2) poziția navei (latitudine și longitudine); și
 - 3) data și ora la care este indicată poziția.
- 20.8. Sistemele și echipamentele utilizate pentru respectarea pct. 20 trebuie să fie conforme cu standardele de performanță și cerințele funcționale care să nu fie inferioare celor adoptate de OMI. În mod special se face referire la Standardele de funcționare și cerințe funcționale revizuite aplicabile la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare, adoptate de Comitetul Securității Maritime al OMI prin Rezoluția MSC.263(84), cu revizuri respective. Se face referire la MSC.1/Circ.1259/Rev.5 privind Specificațiile tehnice pentru schimbul internațional de date LRIT, așa cum poate fi revizuită. Orice echipament de la bord trebuie să fie de un tip aprobat de către ANRM.
- 20.9. Sistemele și echipamentele utilizate pentru respectarea cerințelor pct. 20 trebuie să poată fi deconectate de la bord și să poată înceta transmiterea de informații cu privire la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare:
- 1) dacă acordurile internaționale, reglementările sau standardele internaționale asigură protecția informațiilor de navigație; sau
 - 2) în cazuri excepționale și într-o perioadă de timp cât mai scurtă posibil, dacă în timpul exploatării comandantul consideră că siguranța sau securitatea navei este compromisă. În acest caz, comandantul trebuie să informeze ANRM imediat și să efectueze o consemnare în jurnalul pentru activitățile și incidentele de navigație, care este menținut în conformitate cu prevederile pct. 29, expunând motivele deciziei sale și indicând perioada de timp în care sistemul sau echipamentul a fost deconectat.
- 20.10. Conform prevederilor sbp. 20.11-20.16, ținând cont de Rezoluția MSC.242(83) privind utilizarea informațiilor cu privire la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare în scopul siguranței maritime și al protecției mediului marin, așa cum poate fi revizuită, ANRM și alte autorități competente trebuie să poată primi informații cu privire la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare, atât în scopul securității, cât și în alte scopuri convenite de către OMI, după cum urmează:
- 1) ANRM are dreptul să primească astfel de informații cu privire la navele care sunt autorizate să arboreze pavilionul Republicii Moldova, indiferent de locul în care se află aceste nave;
 - 2) ANRM și alte autorități competente are dreptul de a primi astfel de informații cu privire la navele care si-au declarat intenția de a acosta la o facilități portuară, așa cum s-a definit la regula XI-2/1.1.9 din Convenția SOLAS, sau într-un loc aflat sub jurisdicția sa, indiferent de poziția în care se pot afla aceste nave, cu condiția ca acestea să nu se afle în apele altui stat situat în direcția țărmului față de liniile de bază stabilite conform dreptului internațional; și
 - 3) ANRM și alte autorități competente are dreptul de a primi astfel de informații cu privire la navele autorizate să arboreze pavilionul altor state, care nu intenționează să acosteze la o facilități portuară sau într-un loc aflat sub jurisdicția sa și care navighează la o distanță care nu depășește 1.000 mile nautice față de litoralul său, cu condiția ca acestea să nu se afle în apele altui

stat situate în direcția uscatului față de liniile de bază stabilite conform dreptului internațional; și

- 4) ANRM și alte autorități competente nu are dreptul de a primi, conform alin. (3) al sbp. 20.10, astfel de informații cu privire la o navă situată în apele teritoriale ale statului al cărui pavilion nava este autorizată să-l arboreze.

20.11. ANRM trebuie să specifice și să comunice OMI detaliile relevante ținând seama de standardele de performanță și cerințele funcționale adoptate de OMI, pentru ca informațiile cu privire la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare să poată fi comunicate conform prevederilor sbp. 20.10. În context, în mod special se face referire la Secțiunea 8.1 și Apendicele 1 din MSC.1/Circ.1298 privind Liniile directoare pentru implementarea sistemului LRIT, așa cum poate fi revizuită, și Standardele de funcționare și cerințe funcționale revizuite aplicabile la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare, adoptate de Comitetul Securității Maritime al OMI prin rezoluția MSC.263(84), cu revizuri respective. ANRM poate oricând după aceea să modifice sau să retracteze această comunicare.

20.12. Prin derogare de la prevederile sbp. 20.10 alin. (3), ANRM are dreptul oricând, în scopul rezolvării problemelor de protecție sau a altor probleme, să decidă ca informațiile cu privire la identificarea și urmărirea la distanță mare a navelor autorizate să arboreze pavilionul său să nu fie furnizate statelor conform prevederilor sbp. 20.10 alin. (3). ANRM poate oricând după aceea să modifice, să suspende sau să anuleze astfel de decizii.

20.13. Conform legislației internaționale, drepturile, responsabilitățile și obligațiile navelor a căror ANRM a invocat prevederile sbp. 20.11 nu vor fi prejudiciate de astfel de decizii.

20.14. ANRM și alte autorități competente trebuie, în permanență:

- 1) să recunoască importanța informațiilor cu privire la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare;
- 2) să recunoască și să respecte caracterul confidențial și receptivitatea oricăror informații de identificare și urmărire a navelor la distanțe mari pe care acestea le pot primi;
- 3) să protejeze informațiile pe care acestea le pot primi printr-o accesare neautorizată sau prin divulgare; și
- 4) să utilizeze, într-o manieră compatibilă cu dreptul internațional, informațiile pe care acestea le pot primi.

20.15. ANRM și alte autorități competente suportă toate cheltuielile legate de orice informație cu privire la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare pe care acestea le cer și le primesc. De la nave nu va fi încasată nicio plată în legătură cu informațiile privitoare la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare pe care acestea ar dori să le obțină.

20.16. Sub rezerva prevederilor legislației naționale, navele autorizate să arboreze pavilionul Republicii Moldova nu trebuie să suporte nicio plată pentru transmiterea informațiilor de identificare și urmărire a navelor la distanță mare în conformitate cu prevederile pct. 20.

20.17. Exceptând prevederile sbp. 20.10, serviciile de căutare și salvare naționale sunt autorizate să primească fără plată informații cu privire la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare, în legătură cu căutarea și salvarea persoanelor aflate în pericol pe mare. În context, în mod special se face referire la MSC.1/Circ.1338 privind Liniile directe pentru serviciile de căutare și salvare în legătură cu solicitarea și primirea informațiilor LRIT, Rezoluția MSC.275(85) privind numirea coordonatorului LRIT, Standardele de funcționare și cerințe funcționale revizuite aplicabile la identificarea și urmărirea navelor la distanță mare, adoptate de Comitetul Securității Maritime al OMI prin rezoluția MSC.263(84), și Principiile și Liniile directe referitoare la revizuirea și auditarea funcționării centrelor de date LRIT și a schimbului internațional de date LRIT stabilite în Anexa 6 la MSC 86/26, așa cum pot fi revizuite.

21. Înregistratoare de date privind voiajul

21.1. În vederea facilitării investigațiilor asupra accidentelor, navele care sunt angajate în voiaje internaționale, care fac obiectul prevederilor sbp. 2.2, trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date privind voiajul, potrivit MSC/Circ.1024 privind Liniile directe pentru proprietatea și recuperarea înregistratoarelor de date privind voiajul (VDR), astfel:

- 1) navele de pasageri construite la 1 iulie 2002 sau după această dată;
- 2) navele ro-ro pasager construite înainte de 1 iulie 2002, nu mai târziu de prima inspecție efectuată la 1 iulie 2002 sau după această dată;
- 3) navele de pasageri, altele decât navele ro-ro pasager construite înainte de 1 iulie 2002, nu mai târziu de 1 ianuarie 2004; și
- 4) navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 3 000 construite la 1 iulie 2002 sau după această dată.

21.2. În vederea facilitării investigațiilor asupra accidentelor, navele de marfă care sunt angajate în voiaje internaționale trebuie să fie prevăzute cu un VDR care poate să fie un înregistrator simplificat de date privind voiajul, potrivit Rezoluției MSC.163(78) - Standarde de funcționare pentru înregistratoare simplificate de date privind voiajul, instalate la bordul navei (S-VDR), așa cum a fost modificată prin rezoluția MSC.214(81), astfel:

- 1) în cazul navelor de marfă cu un tonaj brut de 20 000 și mai mult, construite înainte de 1 iulie 2002, la prima andocare planificată după 1 iulie 2006, dar nu mai târziu de 1 iulie 2009;
- 2) în cazul navelor de marfă cu un tonaj brut de 3 000 și mai mult, dar mai puțin de 20 000, construite înainte de 1 iulie 2002, la prima andocare planificată după 1 iulie 2007, dar nu mai târziu de 1 iulie 2010; și
- 3) ANRM poate scuti navele de marfă de la aplicarea prevederilor alin. (1)-(2) sbp. 21.2 atunci când aceste nave vor fi scoase din funcțiune în decurs de 2 ani după data de aplicare specificată la alin. (1)-(2) menționate.

21.3. Agenția poate excepta navele, altele decât navele ro-ro pasager, construite înainte de 1 iulie 2002, de la echiparea cu un VDR dacă se poate demonstra că integrarea unui VDR în echipamentul existent al navei nu este rezonabilă și practicabilă.

22. Codul internațional de semnale și Manualul internațional pentru căutare și salvare aeronautică și maritimă (IAMSAR)

- 22.1. Toate navele cărora, în conformitate cu Convenția SOLAS, li se cere să aibă instalații radio, vor avea la bord Codul internațional de semnale, așa cum poate fi amendat de către OMI. De asemenea, Codul trebuie să existe la bordul oricărei alte nave care, în opinia ANRM, sunt obligate să-l folosească în scopul asigurării navigației în siguranță.
- 22.2. Toate navele trebuie să aibă o copie actualizată a Volumului III din Manualul IAMSAR.

23. Vizibilitatea de pe puntea de navigație

- 23.1. Navele cu o lungime, așa cum a fost definită în pct. 3, de cel puțin 55 m, construite la 1 iulie 1998 sau după această dată, trebuie să respecte următoarele cerințe:
- 1) suprafața mării văzută de la postul de comandă nu trebuie să fie obturată pe mai mult de două lungimi de navă sau 500 m, adoptând valoarea cea mai mică, de la extremitatea prova pe 10° până la fiecare bord, indiferent de pescajul navei, de asietă și de marfa de pe punte;
 - 2) nici un unghi mort determinat de marfă, de instalațiile de încărcare sau de alte obstacole situate în exteriorul timoneriei în direcția prova față de travers, care împiedică vederea asupra suprafeței mării de la postul de comandă, nu trebuie să depășească 10° . Arcul total al unghiurilor moarte nu trebuie să depășească 20° . Sectorul vizibil dintre două unghiuri moarte nu trebuie să fie mai mic de 5° . Totuși, ținând seama de prevederile alin. (1) din sbp. 23.1, fiecare unghi mort, în parte, nu trebuie să depășească 5° ;
 - 3) câmpul orizontal de vizibilitate de la postul de comandă trebuie să reprezinte un arc de minim 225° care se întinde în față până la minim $22,5^\circ$ în spatele traversului, într-un bord și celălalt;
 - 4) de la fiecare aripă a punții de comandă, câmpul de vizibilitate orizontal trebuie să reprezinte un arc de cel puțin 225° care începe în prova, dinspre bordul opus, cu nu mai puțin de 45° în raport cu axa navei și se extinde în pupa pe același bord cu 180° în raport cu axa navei;
 - 5) din postul de guvernare principal, câmpul de vizibilitate orizontal în prova trebuie să reprezinte un arc de cel puțin 60° de o parte și de alta a axei navei;
 - 6) bordul navei trebuie să fie vizibil de pe aripa punții de navigație;
 - 7) înălțimea marginii inferioare a ferestrelor frontale de la puntea de navigație în raport cu puntea trebuie să fie cât mai mică posibil. În nici un caz marginea inferioară nu trebuie să împiedice vizibilitatea pe direcția înainte așa cum se precizează în prezentul punct;
 - 8) marginea superioară a ferestrelor frontale ale punții de navigație trebuie să permită unei persoane, ai cărei ochi se află la înălțimea de 1 800 mm deasupra acestei punți, să vadă orizontul pe direcția înainte atunci când nava se află în tangaj pe mare agitată. Dacă ANRM consideră că înălțimea de 1 800 mm la care se află ochii este rezonabilă și practică, ea poate permite o reducere a acestei înălțimi până la minimum 1 600 mm;

- 9) ferestrele trebuie să satisfacă cerințele următoare:
- în scopul evitării reflexiei luminii, ferestrele frontale ale punții de comandă trebuie să fie înclinate față de planul vertical sub un unghi de cel puțin 10° și nu mai mult de 25° , partea superioară a ferestrelor fiind dispusă spre exterior;
 - montanții care încadrează ferestrele punții de navigație trebuie să fie de dimensiuni cât mai reduse posibil și nu trebuie instalați în imediata apropiere a posturilor de lucru;
 - pentru ferestre nu trebuie să se utilizeze sticlă polarizată sau sticlă colorată;
 - întotdeauna, indiferent de condițiile meteorologice trebuie să fie asigurată vizibilitatea clară prin cel puțin două ferestre frontale ale punții de navigație și, suplimentar, în funcție de configurația punții, să se asigure o vizibilitate clară printr-un număr suplimentar de ferestre.
- 23.2. Navele construite înainte de 1 iulie 1998 trebuie, dacă este posibil, să îndeplinească cerințele sbp. 23.1 alin. (1)-(2). Totuși, nu este necesară efectuarea de modificări constructive sau prevederea de echipamente suplimentare.
- 23.3. Dacă ANRM a stabilit că unele nave de construcție neconvențională nu pot îndeplini cerințele pct. 23, la bordul navelor respective se vor face amenajările necesare pentru realizarea unui nivel de vizibilitate care să fie practic cât mai apropiat de nivelul prescris de pct. 23.
- 23.4. Fără a aduce atingere cerințelor sbp. 23.1 alin. (1), (3)-(5), schimbarea apei de balast se poate efectua cu condiția ca:
- comandantul să fi stabilit dacă este sigur să se procedeze astfel și să se țină seama de orice unghiuri moarte mărite sau de câmpurile orizontale reduse cu privire la vizibilitatea ce rezultă din exploatare în scopul asigurării că o supraveghere corespunzătoare este menținută în orice moment;
 - exploatarea să se efectueze în conformitate cu planul de management al apei de balast, ținându-se seama de recomandările privind schimbarea apei de balast adoptate de către OMI; și
 - începerea și terminarea exploatării să fie înregistrate în jurnalul navei cu privire la activitățile de navigație conform pct. 29.

24. Dispozitive pentru transferul pilotului

24.1. Aplicare

- Navele angajate în voiaje, în cursul cărora se pot angaja piloți trebuie să fie prevăzute cu dispozitive pentru transferul piloților.
- Echipamentul și dispozitivele pentru transferul piloților instalate la sau după 1 iulie 2012 trebuie să fie conforme cu cerințele din pct. 25 și să ia în considerare standardele adoptate de OMI. Se face referire la MSC.1/Circ.1375/Rev.1 privind interpretarea uniformă a pct. 24 și la Rezoluția A.1045(27) privind Dispozitive pentru transferul pilotului.

- 3) Sub rezerva unor dispoziții contrare, echipamentul și dispozitivele pentru transferul pilotului instalate la bordul navelor înainte de 1 iulie 2012 trebuie să îndeplinească cel puțin cerințele pct. 24, după caz, ale Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, care erau aplicabile înainte de această dată și trebuie luate în considerare în mod corespunzător standardele adoptate de OMI înainte de această dată.
- 4) Echipamentul și dispozitivele instalate la 1 iulie 2012 sau după această dată pentru a înlocui echipamentul și dispozitivele instalate la bordul navelor înainte de 1 iulie 2012, trebuie să respecte cerințele pct. 24, în măsura în care acest lucru este rezonabil și practic posibil.
- 5) În cazul navelor construite înainte de 1 ianuarie 1994, paragraful 5 se aplică nu mai târziu de data primei inspecții prevăzute la 1 iulie 2012 sau după această dată.
- 6) sbp. 24.6 se aplică la toate navele.

24.2. Generalități

- 1) Toate aranjamentele folosite pentru transferul pilotului trebuie să fie eficiente pentru a permite îmbarcarea și debarcarea în siguranță a piloților. Dispozitivele vor fi păstrate curate, întreținute și stocate în mod corespunzător și vor fi verificate cu regularitate pentru a avea garanția că pot fi utilizate în siguranță. Acestea se vor utiliza numai pentru îmbarcarea și debarcarea personalului.
- 2) Instalarea tachelajului pentru transferul și îmbarcarea pilotului va fi supravegheată de un ofițer desemnat care dispune de mijloace de comunicare cu puntea de comandă și care trebuie să asigure însoțirea pilotului pe o cale sigură spre și dinspre puntea de comandă. Personalul desemnat pentru instalarea tachelajului și exploatarea oricărui echipament mecanic trebuie să fie instruit în procedurile de siguranță adoptate și echipamentul trebuie să fie testat înainte de utilizare.
- 3) O scară de pilot trebuie să fie certificată de către producător ca fiind conformă cu prezenta regulă sau cu un standard internațional acceptabil OMI. Scările trebuie să fie inspectate în conformitate cu dispozițiile regulilor I/6, I/7 și I/8 din Convenția SOLAS.
- 4) Toate scările de pilot folosite pentru transferul pilotului trebuie să fie clar identificate cu o etichetă sau alt marcaj permanent, astfel încât să permită identificarea fiecăreia dintre ele în scopul verificării, inspecției și evidenței. O înregistrare privind identificarea scării, punerea ei în exploatare și orice reparație suferită trebuie păstrată la bordul navei.
- 5) Scara de acces la care se referă prezenta regulă poate fi o scară înclinată în cazul în care aceasta face parte din dispozitivul de transfer al pilotului.

24.3. Dispozitive de transfer

- 1) Dispozitive pentru îmbarcarea și debarcarea în siguranță a pilotului trebuie prevăzute în fiecare bord al navei.
- 2) La toate navele la care distanța de la nivelul mării până la punctul de acces la bord este mai mare de 9 m, iar îmbarcarea și debarcarea piloților este prevăzută

a se face cu ajutorul scării de acces sau prin alte mijloace echivalente sigure și comode utilizate împreună cu scara de pilot, se vor prevedea în fiecare bord astfel de echipamente, cu excepția cazului în care echipamentul poate fi transferat dintr-un bord în altul. În context, urmează să se țină cont de regula II-1/3-9 privind Mijloacele de îmbarcare și debarcare, adoptată prin Rezoluția Msc.256(84), împreună cu Liniile directoare asociate (MSC.1/Circ.1331).

3) Accesul sigur și convenabil la și de la navă se face prin una dintre următoarele metode:

a) scară de pilot de cel puțin 1,5 m și cel mult 9 m deasupra nivelului mării, poziționată și asigurată astfel încât:

- să nu fie obstrucționată de posibilele obstacole ce țin de încărcări/descărcări și alte pericole de cădere a obiectelor de la bordul navei;
- să fie amplasată paralel cu bordul navei și în măsura în care este posibil la jumătatea navei;
- fiecare treaptă să fie sprijinită ferm de bordul navei; dacă caracteristicile constructive, cum ar fi brăurile de acostare, împiedică respectarea acestei cerințe se vor lua măsuri speciale, potrivit cerințelor ANRM, pentru ca persoanele să poată fi îmbarcate și debarcate în deplină siguranță;
- scara de pilot trebuie să fie dintr-o singură bucată și să poată atinge apa din punctul de acces la bordul navei sau de ieșire și trebuie să se țină cont de toate condițiile de încărcare și asietă ale navei și de o înclinare în bordul opus de 15°; punctele de fixare, cheile și parâmele de legare trebuie să aibă o rezistență cel puțin egală cu rezistența parâmelor laterale; sau

b) o scară de acces folosită împreună cu scara de pilot (adică un dispozitiv combinat) sau cu alte mijloace echivalente sigure și convenabile, când distanța de la nivelul mării la punctul de acces la bordul navei este mai mare de 9 m. Scara de acces trebuie să fie orientată în direcția pupa. Atunci când este utilizată, trebuie prevăzută cu mijloace care să permită asigurarea platformei inferioare a scării de acces, astfel încât să se asigure că capătul inferior al scării de acces și platforma inferioară sunt bine fixate de partea rectilinie a bordajului și, în măsura în care este posibil, în jumătatea navei dinspre pupa, departe de toate căile de evacuare.

- dacă este folosit un dispozitiv combinat pentru îmbarcarea pilotului, trebuie să existe un dispozitiv care să permită asigurarea scării de pilot și a saulelor de siguranță la bordul navei la o distanță nominală de 1,5 m deasupra platformei inferioare a scării de acces. În cazul folosirii unui dispozitiv combinat, care include o scară de acces cu trapă în platforma inferioară (de exemplu platforma de îmbarcare), scara de pilot

și saule de siguranță trebuie să treacă prin trapă și să se extindă până la înălțimea balustradei.

24.4. Accesul pe puntea navei

Trebuie prevăzute dispozitive care să permită oricărei persoane îmbarcarea sau debarcarea în condiții sigure, comode și neobstrucționate la și de la capătul scării de pilot sau orice scară de acces ori alt dispozitiv pe puntea navei. Un astfel de acces se face prin intermediul:

- 1) unei deschideri în balustradă sau în parapet, prevăzută cu mână curentă;
- 2) unei scări de parapet prevăzute cu doi pontili fixați rigid de structura navei sau în apropierea bazei lor, asigurați și la punctele superioare. Scara de parapet trebuie să fie bine fixată de navă pentru a preveni răsturnarea.

24.5. Uși laterale

Ușile laterale utilizate pentru transferul piloților nu trebuie să se deschidă spre exterior.

24.6. Dispozitive de ridicare a pilotului

Este interzis a se utiliza dispozitive de ridicare a pilotului.

24.7. Accesorii

- 1) Accesoriiile de mai jos trebuie păstrate la îndemână, fiind gata pentru a fi folosite imediat pentru transferul unor persoane:
 - a) două saule de siguranță cu un diametru de cel puțin 28 mm, dar nu mai mult de 32 mm, bine asigurate de navă dacă pilotul o cere; aceste saule trebuie să aibă atașat la extremitatea lor un inel pentru fixare în punte și să fie gata pentru a fi utilizate atunci când pilotul debarcă sau la cererea unui pilot când se apropie de îmbarcare (saulele de siguranță trebuie să fie până la înălțimea pontililor sau a parapetului de la nivelul de acces al punții, înainte de fixarea lor în inelul din punte);
 - b) un colac de salvare prevăzut cu lumină cu autoaprindere;
 - c) bandulă.
- 2) În cazurile specificate la sbp. 24.4, navele vor fi prevăzute cu pontili și scări de parapet.

24.8. Iluminarea

Trebuie asigurată o iluminare adecvată a dispozitivelor de transfer a pilotului și a zonelor de pe punte destinate îmbarcării sau debarcării.

25. Utilizarea sistemelor de control a informației de drum și/sau urmărire a drumului

- 25.1. În zonele cu densitate mare a traficului, în condiții de vizibilitate redusă și în toate celelalte situații de navigație periculoase, dacă sistemele de control a informației de drum și/sau urmărire a drumului sunt în uz, trebuie să se poată asigura imediat un control manual al guvernării navei.
- 25.2. În cazurile menționate sbp. 25.1, ofițerul de cart punte trebuie să beneficieze fără întârziere de serviciile unui timonier calificat, care va fi gata oricând să preia controlul guvernării.

- 25.3. Schimbarea din guvernarea automată la cea manuală și invers se va face de către un ofițer responsabil sau sub supravegherea acestuia.
- 25.4. Guvernarea manuală trebuie verificată/testată după utilizarea îndelungată a sistemului de control privind direcția de deplasare a navei și/sau a sistemului de control de urmărire a drumului, precum și înainte de intrarea, în zonele unde navigația necesită o atenție deosebită.

26. Funcționarea instalației de guvernare

În zonele în care navigația necesită atenție specială, navele vor avea în funcțiune mai mult de un agregat, pentru acționarea instalației de guvernare, dacă aceste agregate pot funcționa simultan.

27. Instalația de guvernare: testare și exerciții

- 27.1. Într-un interval de 12 ore înaintea plecării, instalația de guvernare a navei trebuie verificată și testată de echipajul navei. Procedul de testare trebuie să includă, dacă este posibil, funcționarea următoarelor:
- 1) instalația principală de guvernare;
 - 2) instalația auxiliară de guvernare;
 - 3) sistemele de comandă de la distanță a instalației de guvernare;
 - 4) locurile de guvernare situate pe puntea de navigație;
 - 5) sursa de energie de avarie;
 - 6) axiometrele raportate la poziția reală a cârmei;
 - 7) semnalele de alarmă în caz de avarie la sursa de energie a sistemului de comandă de la distanță a instalației de guvernare;
 - 8) semnalele de alarmă în caz de avarie a agregatului de acționare a instalației de guvernare; și
 - 9) mijloacele de izolare automată și alte echipamente de automatizare.
- 27.2. Verificările și testările trebuie să includă:
- 1) mișcarea completă a cârmei în conformitate cu performanțele cerute de la instalația de guvernare;
 - 2) inspecția vizuală a instalației de guvernare și a conexiunilor dispozitivelor de cuplare; și
 - 3) funcționarea mijloacelor de comunicație dintre puntea de navigație și compartimentul mașinii de cârmă.
- 27.3. Cu referire la funcționarea mijloacelor de comunicație dintre puntea de navigație și compartimentul mașinii de cârmă menționate la sbp. 27.2 alin. (3), instrucțiunile simple de funcționare cu schema bloc care indică, procedeele de comutare pentru sistemele de comanda, de la distanță a instalației de guvernare și agregatele de acționare ale instalației de guvernare trebuie să fie permanent expuse pe puntea de navigație și în compartimentul mașinii de cârmă. Totodată, toți ofițerii responsabili de funcționarea sau întreținerea instalației de guvernare trebuie să cunoască funcționarea

sistemelor de guvernare montate pe navă și procedeele de comutare de la un sistem la altul.

- 27.4. Suplimentar față de verificările și testările de rutină prevăzute în sbp. 27.1-27.2, exercițiile de manevră pentru guvernarea navei în caz de avarie trebuie să aibă loc cel puțin o dată la fiecare trei luni pentru a exersa procedeele de guvernare în caz de avarie. Aceste exerciții trebuie să includă comanda directă din interiorul compartimentului mașinii de cârmă, procedeul de comunicare cu puntea de navigație și, dacă e posibil, funcționarea de la surse de alimentare diferite.
- 27.5. ANRM poate să renunțe la cererea de a efectua verificările și testările prevăzute în sbp. 27.1-27.2 pentru navele care efectuează regulat voiaje de scurtă durată. Aceste nave trebuie să efectueze aceste verificări și testări cel puțin o dată la fiecare săptămână.
- 27.6. Data la care verificările și testările prevăzute la sbp. 27.1-27.2 sunt efectuate și data și detaliile exercițiilor de manevră pentru guvernarea navei în caz de avarie efectuate conform sbp. 27.4 trebuie înregistrate.

28. Publicații și hărți maritime

Hărțile și publicațiile maritime cum ar fi, instrucțiunile de navigație, listele farurilor, avizele pentru navigatori, anuarele de maree, precum și toate celelalte publicații maritime necesare pentru efectuarea voiajului, vor fi corespunzătoare și actualizate. În mod special se va ține cont de MSC.1/Circ.1496 Interpretare uniformă a apendicelor la Convenția SOLAS privind înregistrările echipamentelor referitoare la hărți maritime și ECDIS.

29. Evidența activităților de navigație și raportarea zilnică

- 29.1. Toate navele angajate în voiaje internaționale vor ține la bordul navei o evidență a activităților și incidentelor de navigație care au importanță pentru siguranța navigației și care trebuie să conțină detalii suficiente pentru refacerea unei evidențe complete a voiajului, ținând seama de recomandările adoptate de către OMI, în special de Liniile directe pentru înregistrarea evenimentelor legate de navigație adoptate de OMI prin Rezoluția A.916(22). Dacă aceste informații nu sunt consemnate în jurnalul de bord al navei, ele trebuie consemnate într-un alt document aprobat de către ANRM.
- 29.2. Fiecare navă cu un tonaj brut de 500 sau mai mult, angajată în voiaje internaționale cu durata mai mare de 48 de ore, trebuie să transmită companiei sale, așa cum a fost definită în regula IX/I din Convenția SOLAS, un raport zilnic, care va fi păstrat de aceasta pe durata voiajului, precum și toate rapoartele zilnice ulterioare. Rapoartele zilnice pot fi transmise prin orice mijloace, cu condiția ca acestea să fie transmise companiei cât mai curând posibil după determinarea poziției indicate în raport. Sistemele automate de raportare pot fi utilizate cu condiția ca ele să includă o funcție de înregistrare a transmisiei lor și ca aceste funcții și interfețele cu echipamentul de determinare a poziției să fie supuse verificării regulate de către comandatul navei. Raportul trebuie să conțină următoarele:
- 1) poziția navei;
 - 2) direcția și viteza navei; și
 - 3) detalii cu privire la orice condiții externe sau interne care afectează voiajul navei ori exploatarea în siguranță a navei.

30. Semnale de salvare ce vor fi utilizate de către nave, aeronave sau persoane aflate în pericol

Un tabel ilustrat cu descrierea semnalelor de salvare trebuie să fie la dispoziția ofițerului de cart de la bordul fiecărei nave la care se aplică Regulamentul. Astfel de semnale de salvare sunt descrise în Manualul IAMSAR, Vol. III, Facilități mobile și ilustrate în Codul internațional de semnale, așa cum a fost modificat. Semnalele vor fi utilizate de către navele sau persoanele aflate în pericol în cazul în care comunică cu stațiile de salvare, unitățile maritime de salvare și aeronavele care efectuează operațiuni de salvare și căutare.

31. Limitări de exploatare

- 31.1. Prevederile prezentului punct se aplică tuturor navelor de pasageri cărora li se aplică Capitolul I din Convenția SOLAS.
- 31.2. O listă a tuturor limitărilor impuse privind exploatarea unei nave de pasageri, inclusiv scutirile de la aplicarea oricăreia din prezentele reguli, restricțiile în vigoare în zonele de exploatare, restricțiile legate de vreme, de starea în care se află marea, modul de încărcare, asietă, viteză admisibile, precum și orice alte limitări, care sunt impuse de către ANRM sau stabilite în stadiul proiectării sau construcției, trebuie întocmit înainte ca nava de pasageri să fie dată în exploatare. Lista, împreună cu orice explicații necesare, va fi întocmită într-o formă acceptabilă pentru ANRM și va fi ținută la bord pentru a fi consultată rapid de către comandant. Lista trebuie actualizată mereu. Dacă limba folosită nu este nici engleza nici franceza, lista va trebuie să fie disponibilă în una din aceste două limbi.

32. Mesaje de pericol

- 32.1. Comandantul oricărei nave care se confruntă cu ghețuri sau epave periculoase, sau orice alt pericol imediat pentru navigație, sau o furtună tropicală, sau care întâlnește temperaturi de aer inferioare punctului de îngheț, asociate cu vânturi de forța furtunii, care provoacă grave acumulări de gheață pe suprastructuri, sau care întâlnește vânturi de forță egală sau mai mare de 10 grade pe scara Beaufort, pentru care nu s-a primit nici un avertisment de furtună, este obligat a informa, prin toate mijloacele de care dispun navele din apropiere și autoritățile competente. Forma în care se transmite informația nu este impusă. Ea poate fi transmisă fie într-un limbaj clar (de preferință în limba engleză), fie cu ajutorul Codului internațional de semnale.
- 32.2. ANRM și alte autorități competente va lua toate măsurile corespunzătoare pentru ca orice informare primită cu privire la un pericol prevăzut la sbp. 32.1 să fie cu promptitudine adusă la cunoștință celor interesați și comunicată autorităților străine interesate.
- 32.3. Transmiterea mesajelor cu privire la aceste pericole este gratuită pentru navele implicate.
- 32.4. Toate mesajele radio transmise în virtutea sbp. 32.1, trebuie să fie precedate de semnalul de siguranță, potrivit procedurii prevăzute de Regulamentul radiocomunicațiilor definit în regula 2 din Capitolul IV din Convenția SOLAS.

33. Informațiile solicitate în mesajele de pericol

Mesajele de pericol trebuie să furnizeze următoarele informații:

- 1) Ghețuri, epave și alte pericole imediate pentru navigație:

- a) natura gheții, epavei sau a pericolului observat;
 - b) poziția gheții, epavei sau pericolul în timpul ultimei observări;
 - c) data și ora (UTC) ultimei observări a pericolului.
- 2) Cicloane tropicale (furtuni):
- a) un mesaj care să semnaleze că a fost întâlnit un ciclon tropical. Această obligație trebuie să fie înțeleasă în sens larg, iar informația trebuie transmisă ori de câte ori comandantul apreciază că un ciclon tropical este în curs de formare sau că el este în apropiere;
 - b) data, ora (UTC) și poziția navei în momentul efectuării observării;
 - c) mesajul trebuie să cuprindă cât mai multe informații posibile privind:
 - presiunea barometrică, de preferință corectată (indicându-se dacă ea este în milibari, milimetri sau inch și dacă este corectată sau necorectată);
 - tendința barometrică (schimbările survenite în presiunea barometrică în cursul ultimelor trei ore);
 - direcția adevărată a vântului;
 - forța vântului (scara Beaufort);
 - starea mării (calmă, moderată, rea, foarte agitată);
 - hula (ușoară, moderată, puternică) și direcția adevărată de unde vine. Perioada sau lungimea hulei (scurtă, mijlocie, lungă) va fi de asemenea utilă;
 - drumul real și viteza navei.
- 3) Dacă un comandant a semnalat un ciclon tropical sau o altă furtună periculoasă, se recomandă să efectueze observări ulterioare și să le transmită din oră în oră, dacă este posibil, dar în orice caz la intervale care să nu depășească 3 ore, atât timp cât nava rămâne sub influența furtunii.
- 4) Vânturile de forță egală cu sau mai mare de 10 grade Beaufort pentru care nu s-a primit nici un avertisment de furtună. Alin. (4) se referă la furtuni, altele decât cicloanele tropicale de la pct. 33 alin. (2); dacă se întâlnește o furtună de acest gen, mesajul trebuie să conțină informații similare celor prevăzute la pct. 33 alin. (2), cu excepția informațiilor privitoare la starea mării și a hulei.
- 5) Temperaturile aerului sub punctul de îngheț, însoțite de rafale violente de vânt, care provoacă depuneri serioase de gheață pe suprastructuri:
- a) ora și data (UTC);
 - b) temperatura aerului;
 - c) temperatura apei mării (dacă este posibil);
 - d) forța și direcția vântului.

Gheață:

- TTT GHEAȚĂ. ICEBERG MARE ZĂRIT LA 4605 N., 4410 V., LA 0800 UTC. 15 MAI.

Epave:

- TTT EPAVĂ. EPAVĂ OBSERVATĂ APROAPE SCUFUNDATĂ LA 4006 N., 1243 V., LA 1630 UTC. 21 APRILIE.

Pericol pentru navigație:

- TTT NAVIGAȚIE. NAVA FAR ALPHA NU ESTE LA LOCUL SĂU. 1800 UTC. 3 IANUARIE.

Ciclon tropical:

- FURTUNĂ TTT. 0030 UTC. 18 AUGUST. 2004 N., 11354 E. BAROMETRUL CORECTAT 994 MILIBARI, TENDINȚA DE SCĂDERE 6 MILIBARI. VÂNT NV., FORȚA. 9, GRENURI PUTERNICE. HULĂ PUTERNICĂ DE EST. DRUM 067, 5 NODURI.
- TTT FURTUNĂ. APARENȚELE INDICĂ APROPIEREA UNUI URAGAN. 1300 UTC. 14 SEPTEMBRIE. 2200 N., 7236 V. BAROMETRUL CORECTAT 29,64 ȚOLI, TENDINȚA DE SCĂDERE 0,015 ȚOLI. VÂNT NE, FORȚA 8, FRECVENTE GRENURI DE PLOAIE. DRUM 035, 9 NODURI.
- TTT FURTUNĂ. CONDIȚIILE INDICĂ FORMAREA UNUI CICLON INTENS. 0200 UTC. 4 MAI. 1620 N., 9203 E. BAROMETRUL NECORECTAT 735 MILIMETRI, TENDINȚA DE SCĂDERE 5 MILIMETRI. VÂNT SV, FORȚA 5. DRUM 300, 8 NODURI.
- TTT FURTUNĂ. TAIFUN ÎN SE. 0300 UTC. 12 IUNIE. 1812 N., 12605 E. BAROMETRUL SCAD REPEDE. VÂNTUL SE INTENSIFICĂ DIN N.
- TTT FURTUNĂ. VÂNT DE FORȚA 11, NU S-A PRIMIT NICI UN AVERTISMENT DE FURTUNĂ. 0300 UTC. 4 MAI. 4830 N., 30 V. BAROMETRUL CORECTAT 983 MILIBARI, TENDINȚA DE SCĂDERE 4 MILIBARI. VÂNT SV., FORȚA 11 VARIABILĂ. DRUM 260, 6 NODURI.

CHICIURĂ:

- TTT DEPUNERE ÎNGRIJORĂTOARE DE CHICIURĂ. 1400 UTC. 2 MARTIE, 69 N, 10 V. TEMPERATURA AERULUI 18°F. (-7.8°C). TEMPERATURA MĂRII 29°F (-1,7°C). VÂNT NE., FORȚA 8.

35. Situații de primejdie: obligații și proceduri

- 35.1. Comandantul unei nave aflată în mare într-o poziție din care poate acorda ajutor, la primirea unor informații din orice sursă precum că pe mare se află persoane în pericol de primejdie, este obligat să se deplaseze cu toată viteza în ajutorul lor, informându-le pe ele sau serviciul de căutare și salvare, dacă este posibil, despre acest fapt. Această obligație de a acorda ajutor se aplică indiferent de naționalitatea sau de statutul acestor persoane ori de circumstanțele în care se află ele. Dacă nava care a recepționat alarma de pericol de primejdie nu poate sau, în condițiile speciale în care se află, consideră că nu este rațional sau necesar să meargă în ajutorul lor, comandantul trebuie să înscrie

în jurnalul de bord motivul pentru care nu poate merge în ajutorul persoanelor aflate în pericol de primejdie și, ținând cont de recomandările OMI, să informeze în mod corespunzător centrul de căutare și salvare competent.

- 35.2. În toate circumstanțele se asigură coordonarea și cooperarea necesare pentru ca comandanții navelor care acordă ajutor la îmbarcarea persoanelor aflate în pericol de primejdie pe mare să fie degrevați de obligațiile lor și să se abată cât mai puțin posibil de la ruta prevăzută a navei, cu condiția ca degrevarea comandantului navei de obligațiile rezultate din regula curentă să nu pună în pericol siguranța vieții omenești pe mare. În conformitate cu prevederile Capitolului V din Convenția SOLAS, statul responsabil de regiunea de căutare și salvare în care este acordat acest ajutor trebuie să își asume primul responsabilitatea asigurării că această coordonare și cooperare se produc astfel încât supraviețuitorii cărora li s-a acordat ajutor să fie debarcați cât mai curând din nava care a acordat ajutorul și depuși într-un loc sigur, ținându-se seama de circumstanțele particulare ale cazului și de instrucțiunile elaborate de OMI. În mod special se face referire la Liniile directe privind tratamentul persoanelor salvate pe mare, adoptate de Comitetul Securității Maritime al Organizației prin Rezoluția MSC.167(78).
- 35.3. Comandantul unei nave în pericol de primejdie sau serviciul de căutare și salvare, după ce a consultat, pe cât posibil, comandanții navelor ce i-au răspuns la alarma de pericol de primejdie, are dreptul de a rechiziționa una sau mai multe din acele nave pe care comandantul navei aflată în pericol de primejdie sau serviciul de căutare și salvare le consideră cele mai capabile de a-i oferi ajutor, iar comandantul navei sau comandanții navelor astfel solicitate au obligația să se conformeze continuând să se îndrepte cu toată viteza în ajutorul persoanelor aflate în pericol de primejdie.
- 35.4. Comandanții navelor sunt absolviți de obligația impusă de sbp. 35.1, la aflarea că navele lor nu au fost rechiziționate și că una sau mai multe nave, altele decât cele ale lor, au fost rechiziționate și s-au conformat rechiziționării. Această hotărâre va fi comunicată, dacă este posibil, celorlalte nave rechiziționate, precum și serviciului de căutare și salvare.
- 35.5. Comandantul unei nave este absolvit de obligația impusă de sbp. 35.1 și, dacă nava să a fost rechiziționată, de obligația impusă de sbp. 35.2, dacă este informat de persoanele în pericol de primejdie sau de către serviciul de căutare și salvare sau de către comandantul unei alte nave care ajunge la aceste persoane, precum că ajutorul/asistența nu mai este necesar/ă.
- 35.6. Prevederile pct. 35 nu încalcă Convenția pentru unificarea unor reguli privind asistența și salvarea pe mare, semnată la Bruxelles la 23 septembrie 1910, în special în ceea ce privește obligația de a acorda asistența impusă prin articolul 11 din această Convenție.
- 35.7. Comandanții navelor care au îmbarcat persoane aflate în pericol de primejdie pe mare trebuie să le acorde un tratament uman, în limita posibilităților și condițiilor de pe navă.

36. Navigarea în siguranță și evitarea situațiilor periculoase

- 36.1. Înaintea ieșirii pe mare, comandantul se va asigura că voiajul intenționat a fost planificat cu ajutorul hărților și publicațiilor maritime pentru zona respectivă, ținând seama de instrucțiunile și recomandările elaborate de către OMI. În mod special se

face referire la Liniile directoare pentru planificarea voiajelor, adoptate de organizație prin Rezoluția A.893(21).

36.2. Planul voiajului va identifica o rută care:

- 1) ține seama de orice sisteme relevante de organizare a traficului maritim;
- 2) asigură un spațiu maritim suficient pentru trecerea navei în deplină siguranță pe întreg parcursul voiajului;
- 3) anticipează toate pericolele de navigație cunoscute și condițiile meteorologice nefavorabile; și
- 4) are în vedere măsurile aplicabile privind protecția mediului și evită, pe cât posibil, măsurile și activitățile care pot determina distrugerii ale mediului înconjurător.

37. Puterea de decizie a comandantului

Proprietarul navei, navlositorul, compania care exploatează nava, așa cum este definită în Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metodologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), și nicio altă persoană nu trebuie să îl împiedice sau să îl restricționeze pe comandantul navei de a lua sau de a executa vreo decizie care după judecata sa profesională este necesară pentru salvarea vieții omenești pe mare și pentru protecția mediului marin.

38. Folosirea nejustificată a semnalelor de pericol de primejdie

Este interzisă folosirea unui semnal internațional de pericol de primejdie, exceptând situațiile când se indică faptul că o navă, avion sau persoană este în pericol de primejdie, precum și folosirea oricărui semnal ce poate fi confundat cu un semnal internațional de pericol de primejdie.

39. Sancțiuni

Nerespectarea prevederilor prezentului Regulament poate atrage răspunderea contravențională sau penală, după caz.