**CERONAV**

**CONDUCĂTOR AMBARCAŢIUNE PENTRU ACTIVITĂŢI DE**

**AGREMENT COMERCIAL**

 **EXP. CONS. 1A Doina MUNTEANU**

**EXP. CONS. 1A CristinaŞCHIOPU**

**2014**

Acest suport de curs se adresează persoanelor care doresc să obţină permisul de Conducător de ambarcaţiune pentru activităţi de agrement comercial, find util pentru pregătirea teoretică necesară în vederea susţinerii examenului de atestare.

Organizat în şase capitole, acest suport cuprinde noţiunile teoretice din disciplinele incluse în examenul de atestare , respectiv: legislaţie şi regulamente, marinărie, manevra ambarcaţiunii cu motor, navigaţie maritimă, proceduri în caz de situaţii de urgenţă.

După obţinerea permisului de Conducător ambarcaţiune pentru activităţi de agrement comercial, acest suport poate fi utilizat şi la bordul ambarcaţiunii ca un instrument ajutător pentru diferitele situaţii de risc ce pot apare pe timpul navigaţiei.

|  |  |
| --- | --- |
| **CAPITOLUL 1. LEGISLAŢIE NAVALĂ** |  |
| **1.1** | O.M.T nr. 1079/2014pentru stabilirea procedurilor privind evidenţa şi înmatricularea ambarcaţiunilor de agrement, condiţiile tehnice şi încadrarea cu personal navigant a acestora şi avizarea operatorilor economici pentru desfăşurarea activităţilor de agrement nautic |  |
| **1.2** | H.G. nr. 452/2003 privind desfăşurarea activităţii de agrement nautic |  |
| **1.3**  | O.M.T.nr. 292/2003 pentru aprobarea Normelor Metodologice privind desfăşurarea activităţii de agrement nautic |  |
| **1.4** | O.M.T. nr. 543/2007 pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire şi perfecţionare, precum şi condiţiile de obţinere a certificatelor internaţionale de conducător ambarcaţiune agrement |  |
| **1.5** | H.G. nr. 876/2007pentru stabilirea şi sancţionarea contravenţiilor la regimul transporturilor navale |  |
| **CAPITOLUL 2. NORME DE SIGURANŢĂ PENTRU TRANSPORT PASAGERI** |  |
| **2.1** | Reguli de siguranţa navigaţiei pentru ambarcaţiuni de agrement nautic |  |
| **2.2** | Cerinţe privind inspecţiile tehnice ale ambarcaţiunilor de agrement |  |
| **2.3** | Cerinţe privind echipamentele ambarcaţiunilor de agrement |  |
| **2.4** | Încadrarea cu personal certificat a ambarcaţiunilor de agrement |  |
| **2.5**  | Instrucţiuni privind desfăşurarea activităţii de agrement nautic în scop comercial, din punct de vedere ala siguranţei navigaţiei |  |
| **2.6**  | Norme specifice de siguranţă pentru nave de transport persoane |  |
| **2.7**  | Cerinţe de siguranţă pentru pasageri |  |
| **CAPITOLUL 3. SITUAŢII DE URGENŢĂ** |  |
| **3.1** | Tipuri de situaţii de urgenţă ce pot apare pe timpul desfăşurării activităţii de agrement |  |
| **3.2** | Măsuri pentru salvarea vieţii umane pe apă |  |
| **3.3** | Măsuri în caz de incendiu |  |
| **3.4**  | Măsuri necesare pentru acordarea primului ajutor medical |  |
| **3.5**  | Măsuri în caz de poluare accidentală |  |

**CAPITOLUL 1- LEGISLAŢIE NAVALĂ**

* 1. **ORDIN M.T. nr. 1.079 din 24 iunie 2014** pentru stabilirea procedurilor privind evidenţa

şi înmatricularea ambarcaţiunilor de agrement, condiţiile tehnice şi încadrarea cu personal navigant a acestora şi avizarea operatorilor economici pentru desfăşurarea activităţilor de agrement nautic

* + 1. **Dispoziţii generale**

**Prezentul ordin se aplică** ambarcaţiunilor de agreement care urmează a fi sau sunt înmatriculate ori înscrise în România, indiferent de tip şi de modul de propulsive, incluzând şi motovehicule nautice care sunt utilizate exclusiv în mod recreativ sau comercial, cu excepţia ambarcaţiunilor destinate exclusiv pentru competiţii sportive.

**Prezentul ordin stabileşte:**

* Procedura privind acordarea dreptului de arborare a pavilionului roman şi retragerea

acestui drept, înmatricularea şi radierea ambarcaţiunilor de agrement, înscrierea şi scoaterea din evidenţă a ambarcaţiunilor de agrement, evidenţa ambarcaţiunilor de agrement construite în regie proprie, transcrierea drepturilor reale şi a sarcinilor asupra ambarcaţiunilor de agrement;

* Zonele de navigaţie, cerinţele privind inspecţiile şi echipamentele ambarcaţiunilor de

agrement utilizate în scop recreativ sau comercial;

* Necesarul de personal certificat pentru ambarcaţiunile de agrement utilizate în scop

recreativ;

* Condiţiile de avizare pentru operatorii economici care urmează să desfăşoare activităţi

de agrement nautic.

**Termenii folosiţi** în prezentul ordin au următoarele înţelesuri:

* **agrement nautic** - activităţile cu scop recreativ în interes propriu sau comercial,

efectuate cu ambarcaţiuni de agrement şi/sau echipamente specifice desfăşurate, după cum urmează, în:

* + **zona de agrement nautic** - arie delimitată vizibil, formată din suprafaţa de

teren situată pe malul unei ape navigabile, destinată amplasării echipamentelor si ambarcaţiunilor de agrement nautic şi lansării acestora la apă, precum şi luciul de apă adiacent, delimitat prin balize de restul apei navigabile, destinat practicării agrementului nautic;

* + **porturile de agrement/turistice şi sectoarele de ape naţionale navigabile**,

stabilite de Autoritatea Navală Romană, unde se desfăsoară activităţi sportive şi de agrement comercial;

* **ambarcaţiune de agrement** - orice ambarcaţiune, indiferent de tip şi de modul de

propulsie, al cărei corp are lungimea de 2,5 m pană la 24 m, măsurată conform standardelor armonizate aplicabile, si care este destinată utilizării în scopuri sportive şi recreative, inclusiv motovehiculul nautic;

* **ambarcaţiune cu vele** - ambarcaţiune cu sau fără motor, care are ca principal mod de

propulsie velele;

* **autoritate competentă** - Autoritatea Navală Romană (ANR), autoritate centrală de

specialitate în domeniul siguranţei navigaţiei şi al securităţii navelor, în subordinea Ministerului Transporturilor, care îşi exercită atribuţiile prin organele proprii şi prin organele teritoriale operative constituite din capitănii de port şi inspectorate tehnice;

* **bază nautică** - spaţiile cu terenul aferent, destinate:
	+ depozitării şi păstrării ambarcaţiunilor;
	+ întreţinerii acestor ambarcaţiuni;
	+ învăţării şi însuşirii tehnicilor de manevrare şi conducere a ambarcaţiunilor;
	+ antrenamentelor specifice pentru luarea celor mai adecvate măsuri în cazuri extreme pe timpul navigaţiei etc.;
* **cartea de identitate a ambarcaţiunii de agrement** (CIAA) - documentul de evidenţă

emis de către căpităniile de port ambarcaţiunilor de agrement care sunt înscrise în registrul de evidenţă si navighează în apele naţionale navigabile ale României;

* **certificatul de ambarcaţiune de agrement** (CAA) - actul de naţionalitate emis de

către căpităniile de port ambarcaţiunilor de agrement care sunt înmatriculate în registrul matricol;

* **dosarul-cazier** - un dosar separat pentru fiecare ambarcaţiune de agrement destinat

conservării cererilor depuse la căpitănia portului/oficiul de căpitănie, înscrisurile, depuse în original sau copii legalizate, care stau la baza acestora, corespondenţa privind orice transcriere/menţiune efectuată în registrul matricol sau registrul de evidenţă, precum şi orice alte documente referitoare la ambarcaţiunile de agrement, începând de la data eliberării autorizaţiei de construcţie până la data radierii din registrul matricol sau scoaterii din evidenţe a ambarcaţiunii de agrement. Dosarul-cazier conţine, de asemenea, copii ale permisului provizoriu de navigaţie, actului de naţionalitate/documentului de evidenţă emis/duplicat/ preschimbat, precum şi originalul permisului provizoriu de navigaţie, actului de naţionalitate/documentului de evidenţă retras;

* **mijloace plutitoare tractate** - flotoare, obiecte plutitoare (colaci, planşe, schiuri etc.);
* **motovehicul nautic** - o ambarcaţiune cu lungimea mai mică de 4 m, care utilizează

un motor cu ardere internă ce antrenează o pompă cu jet de apă ca sursă principală de propulsie şi care este destinată să fie operată de către o persoană sau persoane care stau jos, în picioare ori în genunchi, mai degrabă pe corpul ambarcaţiunii decât în interiorul acesteia;

* **operator economic** - persoană juridică, fizică sau asociaţie familială autorizată să

desfăşoare activităţi economice;

* **Registrul de evidenţă a ambarcaţiunilor de agrement**-registrul în care se înscriu

ambarcaţiunile de agrement cu o lungime mai mare sau egală cu 7 m şi/sau cu o putere a motorului mai mare ori egală cu 15 kW, motovehiculele nautice, precum şi ambarcaţiunile cu vele cu sau fără motor având o lungime mai mare sau egală cu 7 m care navighează în ape interioare navigabile;

* **Registrul matricol al ambarcaţiunilor de agrement** - registrul în care se

înmatriculează:

* + ambarcaţiunile de agrement care au o lungime mai mare sau egală cu 7 m

şi/sau o putere a motorului mai mare ori egală cu 15 kW, motovehiculele nautice, precum si ambarcaţiunile cu vele cu sau fără motor având o lungime mai mare sau egală cu 7 m, pentru care proprietarul sau operatorul solicită dreptul de arborare a pavilionului român;

* + ambarcaţiunile de agrement destinate agrementului nautic în scop comercial

pentru care proprietarul sau operatorul solicită dreptul de arborare a pavilionului român;

* **sarcină** - orice obligaţie care grevează o ambarcaţiune de agrement, precum

contracte, garanţii reale, sechestre şi orice alte obligaţii reglementate de legea civilă;

* **titlu de proprietate:**
	+ contract de vânzare-cumpărare;
	+ act de donaţie;
	+ certificat de moştenitor;
	+ hotărare judecătorească definitivă şi irevocabilă privind recunoaşterea,

transmiterea sau dobândirea proprietăţii;

* + orice alt document prevăzut de legislaţia în vigoare care atestă dreptul de

proprietate.

**1.1.2 Înmatricularea ambarcaţiunilor de agrement**

ANR, prin căpităniile de port si oficiile de căpitănie din structura acesteia, acordă şi retrage

dreptul de arborare a pavilionului român.

**Dreptul de a arbora pavilionul român** se acordă:

* ambarcaţiunilor de agrement deţinute în proprietate de persoane juridice sau fizice

române;

* ambarcaţiunilor de agrement proprietate a persoanelor fizice care au cetăţenia unui

stat membru al Uniunii Europene sau aparţinând Spaţiului Economic European ori a persoanelor juridice avand sediul în Uniunea Europeană sau în Spaţiul Economic European;

* ambarcaţiunilor de agrement proprietate a persoanelor fizice străine cu domiciliul sau

resedinţa în Romania ori a filialelor din Romania ale persoanelor juridice străine, altele decât cele menţionate la paragraful 2 de mai sus;

* ambarcaţiunilor de agrement proprietate a persoanelor juridice sau fizice, altele decât

cele române, închiriate prin contracte de închiriere/leasing, pe perioade mai mari de un an, de persoane juridice sau fizice române ori de persoane fizice străine care au cetăţenia unui stat membru al Uniunii Europene sau aparţinând Spaţiului Economic European ori de persoane juridice având sediul în Uniunea Europeană sau în Spaţiul Economic European.

**Proprietarii/Operatorii, menţionaţi mai sus, au obligaţia de a înmatricula ambarcaţiunile de agrement, înainte de a le pune în navigaţie sau în exploatare.**

**Registrul matricol al ambarcaţiunilor de agrement** se ţine în format tipărit şi/sau electronic de către căpităniile de port/oficiile de căpitănie desemnate prin decizie a directorului general al ANR.

**Ambarcaţiunile de agrement se individualizează printr-un număr** alcătuit după următorul model: un digit"0" specific ambarcaţiunilor de agrement, la care se adaugă numărul matricol al ambarcaţiunilor de agrement.

La solicitarea proprietarului şi cu acordul căpităniei portului de înmatriculare/oficiului de

căpitănie, ambarcaţiunile de agrement pot purta şi un nume.

**Marcajul exterior al ambarcaţiunilor de agrement**, înmatriculate în Registrul matricol al

ambarcaţiunilor de agrement, va fi inscripţionat cu vopsea de culoare închisă pe fond de culoare deschisă (sau invers), pe ambele borduri în prova, astfel încât să fie vizibile.

**1.1.3 Categorii de ambarcaţiuni de agrement şi zone de navigaţie**

Ambarcaţiunile de agrement sunt clasate în una dintre cele 4 categorii de proiectare:

* **categoria de proiectare A** - ambarcaţiuni de agrement pentru navigaţia nelimitată,

proiectate pentru a efectua voiaje nelimitate, pe parcursul cărora vântul poate depăsi forţa 8 pe scara Beaufort si înălţimea valurilor poate depăşi 4 m, excluzând totuşi situaţiile extreme;

* **categoria de proiectare B -** ambarcaţiuni de agrement pentru navigaţia maritimă

până la 50 mile de la linia de coastă spre larg, proiectate pentru voiaje în largul coastelor, în condiţii în care vântul poate atinge forţa 8 inclusiv pe scara Beaufort şi valurile pot avea o înălţime de până la 4 m inclusiv;

* **categoria de proiectare C -** ambarcaţiuni de agrement pentru navigaţia maritimă

până la 6 mile de la linia de coastă spre larg, proiectate pentru voiaje în apropierea coastelor, în golfuri mari, estuare, lacuri si fluvii, în condiţii în care vântul poate atinge forţa 6 inclusiv pe scara Beaufort şi valurile pot avea o înălţime de până la 2 m inclusiv;

* **categoria de proiectare D** - ambarcaţiuni de agrement pentru navigaţia pe căile

navigabile interioare, în golfuri protejate, pe lacuri mici, râuri şi canale, în condiţii în care vântul poate atinge forţa 4 pe scara Beaufort şi valurile pot avea o înălţime de până la 0,3 m inclusiv, cu valuri ocazionale cu o înălţime maximă de 0,5 m.

**Ambarcaţiunile de agrement, în funcţie de categoria de proiectare şi dotările aferente, pot primi autorizarea de a naviga în zonele de navigaţie indicate mai jos:**

* M/0 - zonă de navigaţie nelimitată, corespunzătoare categoriei de proiectare A;
* M/1 - navigaţia în mări deschise, la distanţe până la 200 Mm faţă de locurile de

adăpost, precum şi în mări închise, corespunzătoare categoriei de proiectare A;

* M/2 - navigaţie maritimă, la distanţe până la 50 Mm faţă de locurile de adăpost,

corespunzătoarecategoriei de proiectare B;

* M/3 - navigaţie maritimă la distanţe până la 24 Mm faţă de coastă, corespunzătoare

categoriei de proiectare B;

* M/4 - navigaţie maritimă în apropierea coastei la distanţe până la 6 Mm,

corespunzătoare categoriei de proiectare C sau în zone adăpostite (golfuri, rade), cu limite şi în condiţii stabilite de ANR în fiecare caz, corespunzătoare categoriei de proiectare D;

* I - navigaţie pe căile navigabile interioare (Dunăre, râuri, lacuri) corespunzătoare

categoriei de proiectare D.

**1.1.4 Avizarea activităţii de agrement în scop comercial desfăşurată în zona de agrement nautic sau pe sectoare de ape naţionale navigabile**

**Activitatea de agrement nautic în interes comercial** se va organiza în zone de agrement nautic delimitate sau pe sectoarele apelor naţionale navigabile, cu condiţia obţinerii avizului Căpităniei portului.

Este interzisă utilizarea pentru agrement nautic în scop comercial a ambarcaţiunilor de agrement care nu sunt înscrise sau înmatriculate în România.

Pentru obţinerea avizului, operatorul economic sau prin împuternicit trebuie să depună la Căpitănia portului, o serie de documente conform prvederilor legale în vigoare.

**Posesorii certificatelor de conducători de ambarcaţiuni de agrement care doresc să efectueze activităţi de agrement nautic comercial, pentru transportul unui număr de maxim 12 persoane,** pe lângă certificatul de conducător de ambarcaţiune de agrement corespunzător zonei de agrement nautic/sectorului de apă navigabilă, destinat agrementului, trebuie să efectueze un curs de specializare printr-o formă de pregătire aprobată, pentru atingerea competenţelor necesare organizării şi desfăşurării activităţii de agrement comercial în condiţii de siguranţă.

**Persoanele care promovează cursul de specializare vor fi supuse unei evaluări de către ANR în vedere emiterii certificatului de atestare.**

**Certificatul de atestare se eliberează pentru o perioadă de 5 ani şi va fi vizat anual.**

* 1. **H.G. nr. 452/2003 privind desfăşurarea activităţii de agrement nautic**

H.G.nr. 452/2003 privind desfăşurarea activităţii de agrement nautic, reglementează condiţiile de desfăşurare a activităţii de agrement nautic în apele naţionale navigabile, în scopul asigurării protecţiei şi securităţii turiştilor şi al protejării mediului ambiant.

Conform acestui act normativ următorii termeni sunt definiţi astfel:

* **agrement nautic** – activităţile cu scop recreativ sau sportiv efectuate cu echipamente

specifice şi/sau ambarcaţiuni de agrement nautic în apele naţionale navigabile;

* **ambarcaţiune de agrement nautic** – orice ambarcaţiune, indiferent de tip şi de

modul de propulsie, al cărei corp are o lungime de la 2,5 m până la 24 m, măsurată conform standardelor armonizate aplicabile şi, care este destinată să fie utilizată în scopuri sportive şi recreative;

* **zonă de agrement nautic** – aria delimitată vizibil, formată dintr-o suprafaţă de teren

situată pe malul unei ape navigabile, destinată amplasării echipamentelor şi ambarcaţiunilor de agrement nautic şi lansării acestora la apă, şi luciul de apă adiacent acesteia, delimitat prin balize de restul apei navigabile, destinat practicării agrementului nautic;

* titularul zonei de agrement nautic – persoana fizică sau juridică deţinătoare, în

condiţiile legii, a dreptului de folosinţă asupra terenului şi suprafeţei de apă din componenţa unei zone de agrement nautic, care este autorizată să organizeze activităţi de agrement nautic, singură sau în coooperare cu alte persoane fizice sau juridice autorizate pentru desfăşurarea acestei activităţi.

**Activitatea de agrement nautic** se poate desfăşura numai în zone de agrement nautic autorizate conform prevederilor legale. În zonele de agrement nautic au acces numai ambarcaţiunile de agrement nautic aşa cum au fost definte mai sus.

**Constituie contravenţii următoarele fapte:**

* desfăşurarea de către persoane fizice sau juridice a activităţii de agrement nautic în

afara zonelor legal aprobate ;

* lipsa balizajelor, a semnalelor plutitoare şi a semnalelor vizuale;
* nerespectarea măsurilor de prevenire a disconfortului fonic ;
* utilizarea de ambarcaţiuni neautorizate şi de personal necalificat sau fără documente

legale ;

* nerespectarea dreptului de folosinţă publică a culoarelor de lansare la apă;
* nerespectarea uneia su a mai multor reguli de desfăşurare a activităţilor de agrement

nautic stabilite prin O.M.T. nr. 292/2003 ;

* depăşirea limitelor perimetrului zonelor de agrement nautic;
* accesul înotătorilor în perimetrul destinat navigaţiei ambarcaţiunilor de agrement

nautic;

* nerespectarea normelor de siguranţa navigaţiei şi de prevenire a poluării mediului

acvatic, aerului şi solului ;

* desfăşurarea de către persoane fizice sau juridice a activităţii de agrement nautic, fără

să deţină certificat de autorizare turistică sau autorizaţie de funcţionare.

* 1. **O.M.T. nr. 292/2003 pentru aprobarea Normelor metodologice privind**

**desfăşurarea activităţii de agrement nautic, actualizat în 2009**

Prin acest Ordin sunt aprobate Normele metodologice privind desfăşurarea activităţii de agrement nautic, norme care sunt obligatorii pentru toţi agenţii economici titulari ai zonelor de agrement nautic, precum şi criteriile, condiţiile şi procedura de eliberare a Certificatului de autorizare turistică şi criteriile privind amenajarea, echiparea, dotarea zonelor de agrement nautic şi regulile privind desfăşurarea activităţii în acestea.

**1.4 O.M.T. nr. 534/2007** **pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire şi perfecţionare, precum şi condiţiile de obţinere a certificatelor internaţionale de conducător de ambarcaţiune de agrement**.

Conform acestui act normativ:

* Certificatul internaţional de conducător de ambarcaţiune de agrement este documentul

emis de către Autoritatea Navală Română, în conformitate cu prvederile prezentului Ordin, şi care dă dreptul titularului să conducă o ambarcaţiune de agrement propulsată cu motor şi/sau cu vele;

* Certificatele internaţionale de conducător de ambarcaţiune de agrement se clasifică în

funcţie de zonele de navigaţie, după cum urmează:

* + **Clasa A** – certificat care dă dreptul titularului să conducă ambarcaţiuni de

agrement pe ape interioare şi în toate zonele maritime;

* + **Clasa B** – certificat care dă dreptul titularului să conducă ambarcaţiuni de

agrement în zone maritime care să nu depăşească o distanţă de maximum 12 Mm faţă de coastă;

* + **ClasaC** – certificat care dă dreptul titularului să conducă ambarcaţiuni de

agrement în zone maritime care să nu depăşească o distanţă de maximum 6 Mm de coastă;

* + **Clasa D** – certificat care dă dreptul titularului să conducă ambarcaţiuni de

agrement pe ape interioare.

**Certificatele internaţionale de conducător de ambarcaţiune de agrement se emit de către Autoritatea Navală Română** persoanelor care îndeplinesc condiţiile de certificare pentru navigaţia cu ambarcaţiunile de agrement şi au promovat un examen de atestare prin care fac dovada cunoştinţelor tehnice necesare exploatării acestora în siguranţă.

**Pentru obţinerea unui certificat internaţional de conducător de ambarcaţiune de agrement, candidatul trebuie:**

* să aibă vârsta minimă de 16 ani;
* să fie apt din punct de vedere medical, fapt dovedit printr-un certificat medical care să

ateste starea de sănătate, în special din punct de vedere al acuităţii vizuale şi auditive;

* să îndeplinească cerinţele de pregătire şi vechime, conform prevederilor legale;
* să facă dovada absolvirii cursurilor de pregătire, conform prevederilor legale.

**Metodele de verificare şi criteriile de evaluare a competenţei pentru fiecare categorie de certificat vor fi aprobate de Autoritatea Navală Română** prin Metodologia de Organizare şi desfăşurare a examenelor de evaluare a competenţei în vederea emiterii brevetelor, certificatelor de capacitate personalului navigant maritim, maritim-portuar şi de căi navigabile interioare.

Posesorii de certificate internaţionale de conducător de ambarcaţiune de agrement clasele C şi D care navighează în afara căilor navigabile interioare ale României trebuie să deţină un certificat de absolvire a cursului ”Certificat de operator radiocomunicaţii GMDSS – LRC- Global Maritime Distress and Safety System- Long Range Certificate”.

**Certificatele internaţionale de conducător de ambarcaţiune de agrement, precum şi certificatele de atestare a cursurilor prevăzute în prezentul Ordin, trebuie să se afle, în original, la bordul navei.**

* 1. **H.G. nr.876/2007, modificată prin H.G nr. 1323/2009 - Contravenţii la regimul transporturilor navale**

**Fapte care constituie contravenţii la regimul construcţiilor de nave şi înmatriculării navelor:**

* nerespectarea de către proprietarul unei nave a obligaţiei de a înmatricula nava sau de

a notifica ANR, privind orice modificări referitoare la situaţia juridică ce schimbă datele iniţiale de înmatriculare a navei ori din actul de naţionalitate al navei, se sancţionează cu amendă de la 5.000 la 10.000 lei;

**Fapte care constituie contravenţii la regimul siguranţei navigaţiei:**

* exploatarea în scopuri comerciale a ambarcaţiunilor de agrement, cu excepţia celor

autorizate în acest sens, se sancţionează cu amendă de la 5.000 la 10.000 lei;

* exploatarea de către proprietar ori operator a unei nave care nu are înscris în

condiţiile legii, numărul de identificare sau portul de înmatriculare, ori acesta nu este vizibil, se sancţionează cu amendă de la 5.000 la 10.000 lei;

* lipsa de la bordul navei a mijloacelor de stins incendiul corespunzătoare, se

sancţionează cu amenda de la 100 la 1.000 lei;

* lipsa de la bordul navei a mijloacelor de salvare corespunzătoare, se sancţionează cu

amenda de la 100 la 1.000 lei;

* nerespectarea de către comandanţii/conducătorii de nave a regulilor prevăzute în

regulamentele de navigaţie, cu amendă de la 5.000 la 10.000 lei;

* îmbarcarea-debarcarea la sau de la bordul navei a pasagerilor în alte locuri de cât cele

special amenajate sau aprobate, cu amendă de la 5.000 la 10.000 lei;

* îmbarcarea la bordul navei a unui număr de persoane mai mare decât cel maxim

admis, cu amendă de la 5.000 la 10.000 lei;

* părăsirea unei nave fără a fi pusă în siguranţă, cu amendă de la 5.000 la 10.000 lei;
* conducerea ambarcaţiunii de agrement de către o persoană care se află sub influenţa

băuturilor alcoolice, dacă nu constituie infracţiune, se sancţionează cu amendă de la 1.000 la 5.000 lei; în acest caz se aplică şi sancţiunea complementară, respectiv suspendarea certificatului de la o lună la 12 luni, conform reglementărilor în vigoare;

* conducerea ambarcaţiunii de agrement de către o persoană care nu posedă certificat de

conducător de ambarcaţiune de agrement, dacă nu cosntituie infracţiune, se sancţionează cu amendă de la 1.000 la 5.000 lei;

* conducerea ambarcaţiunii de agrement de către o persoană care nu posedă certificat

de conducător de ambarcaţiune de agrement corespunzător zonei de navigaţie, dacă nu constituie infracţiune, se sancţionează cu amendă de la 500 la 1.000 lei;

* neanunţarea de către conducătorul unei nave cu privire la evenimentele de navigaţie

ale propriei nave sau ale altor nave, cum ar fi: abordaje, coliziuni, incendii, avarii, poluare, scufundare, eşuare, pierderi de vieţi omeneşti şi altele asemenea, dacă fapta nu constituie infracţiune, se sancţionează cu amendă de la 10.000 la 20.000 lei;

**Fapte care constituie contravenţii la regimul prevenirii poluării apelor:**

* descărcarea apelor uzate sau aruncarea gunoiului generat la bordul navei în apele

naţionale navigabile şi/sau depozitarea acestora în afara locurilor amenajate şi destinate acestui scop, cu amendă de la 8.000 lei la 20.000 lei;

* poluarea apelor naţionale navigabile cu hidrocarburi sau alte substanţe nocive de către

nave, se sancţionează cu amendă de la 8.000 la 50.000 lei;

* poluarea de către nave a atmosferei de deasupra apelor naţionale navigabile ale

României, se sancţionează cu amendă de la 10.000 la 30.000 lei;

**Fapte care constituie contravenţii la regimul activităţilor la bordul navei:**

* folosirea scărilor şi a schelelor necorespunzătoare pentru accesul la bordul navei,

se sancţionează cu amendă de la 100 lei la 1.000 lei;

**Fapte care constituie contravenţii la regimul exercitării autorităţii de stat în domeniul transportului naval:**

* refuzul de a se supune cercetărilor întreprinse de către ANR sau de a pune la

dispoziţia ANR documentele şi datele necesare investigării, se sancţionează cu amendă de la 5.000 la 10.000 lei;

* refuzul de a se supune controlului ANR, se sancţionează cu amendă de la 4.000 la

5.000 lei;

* refuzul nejustificat al comandantului/conducătorului unei nave de a executa

dispoziţiile ANR şi/sau ale „coordonatorului la faţa locului” desemnat de ANR în acţiunile de căutare şi salvare, intervenţie în caz de poluare sau situaţii de pericol, se sancţionează cu amendă de la 10.00 lei la 40.000 lei;

* nerespectarea dispoziţiilor date de către ANR în situaţii de urgenţă, se sancţionează cu

amendă de la 3.000 lei la 5.000 lei;

* transmiterea de alerte false de pericol, cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei

Constatarea contravenţiilor şi aplicarea sancţiunilor se fac de către personalul împuternicit al ANR. Sancţiunile se aplică contravenienţilor persoane fizice sau juridice.

**CAPITOLUL 2. NORME DE SIGURANŢĂ PENTRU TRANSPORT PASAGERI**

**2.1 Reguli de siguranţa navigaţiei pentru ambarcaţiuni de agrement nautic**

**2.1.1 Regulamentul de Navigaţie pe Dunăre în Sectorul Românesc – RND**

Acest regulament a fost publicat prin OMT nr.787/2007, modificat şi completat prin OMT nr. 1092/2007, OMT nr. 88/2008 şi OMT nr.859/2013.

**Prevederile din RND - Partea I** se aplică pe sectorul românesc al Dunării cuprins între km 1075 şi rada Sulina.

**Regulile speciale de navigaţie din RND – Partea II** se aplică pe sectorul Dunării cuprins între rada Sulina şi Brăila (km 175).

**Regulile speciale de navigaţie din RND – Partea III** se aplică pe sectorul românesc al Dunării fluviale.

**SEMNIFICAŢIA UNOR TERMENI**

* **navă-** desemnează navele de navigaţie interioară inclusiv ambarcaţiunile mici şi

bacurile, precum şi aparatele plutitoare şi navele maritime;

* **navă autopropulsată** - desemnează orice navă ce utilizează propriile mijloace

mecanice de propulsie cu excepţia navelor al căror motor nu este folosit decât pentru a efectua deplasări pe distanţe scurte (în porturi sau locuri de încărcare şi de descărcare) sau pentru a creşte manevrabilitatea lor atunci când remorchează sau împinge;

* **navă cu vele** - desemnează orice navă ce navighează numai cu vele; nava ce

navighează cu vele şi utilizează în acelaşi timp propriile sale mijloace mecanice de propulsie se consideră navă autopropulsată;

* **navă rapidă** - desemnează o navă autopropulsată, cu excepţia ambarcaţiunilor mici,

capabilă să navigheze cu o viteză mai mare de 40 km/h în raport cu o apă stătătoare, atunci când acest lucru figurează în certificatul de inspecţie;

* **ambarcaţiune mică** - desemnează orice navă a cărei lungime a carenei, exclusiv

cârma şi bompresul, este mai mică de 20 m, cu excepţia navelor care sunt construite şi amenajate pentru a remorca, împinge sau pentru a conduce în cuplu nave, altele decât ambarcaţiuni mici şi cu excepţia navelor care sunt autorizate pentru transportul a mai mult de 12 pasageri, a bacurilor şi a barjelor de împingere;

* **moto nautica** - desemnează orice ambarcaţiune mică ce utilizează mijloace

mecanice proprii de propulsie, capabilă să transporte una sau mai multe persoane, construită pentru a executa pe apă diverse evoluţii sportive, acrobatice sau de divertisment, de exemplu: „waterbob”, „waterscooter”, „jetbike”, „jetski” şi alte ambarcaţiuni asemănătoare;

* **bac** - desemnează orice navă care asigură un serviciu de traversare a căii navigabile

şi care este clasificată ca bac de autorităţile competente;

* **convoi** - desemnează un convoi remorcat, împins sau o formaţie în cuplu;
* **în staţionare** - desemnează o navă, un material plutitor sau o instalaţie plutitoare care

este, direct sau indirect, la ancoră sau legată la mal;

* **în marş** - desemnează situaţia în care se află o navă, un material plutitor sau o

instalaţie plutitoare care nu este direct sau indirect nici ancorată, nici legată la mal şi nici

eşuată. Pentru astfel de nave, materiale plutitoare, sau instalaţii plutitoare în marş, prin

termenul “a se opri” se înţelege oprirea în raport cu malul;

* **sunet scurt** - desemnează un sunet cu o durată de cca. 1 secundă;
* **sunet lung** - desemnează un sunet cu o durată de cca. 4 secunde, intervalul dintre

două sunete consecutive fiind de cca. 1 secundă;

* **serie de sunete foarte scurte** - desemnează o serie de minim şase sunete cu o durată

de aproximativ un sfert de secundă fiecare, separate prin pauze cu o durată de aproximativ un sfert de secundă;

* **serie de bătăi de clopot** - desemnează două bătăi de clopot;
* **semnal tritonal** - desemnează un semnal sonor constituit din trei sunete de tonalităţi

diferite, fără întrerupere între ele, cu o durată totală de aproximativ 2 secunde. Frecvenţa sunetelor emise trebuie să fie cuprinsă între 165 Hz şi 297 Hz iar între sunetul cel mai înalt şi sunetul cel mai jos trebuie să existe o diferenţă de cel puţin două tonuri întregi. Fiecare serie de trei sunete trebuie să înceapă cu tonul cel mai de jos şi să se termine cu tonul cel mai înalt;

* **noapte** - desemnează perioada cuprinsă între apusul şi răsăritul soarelui;
* **zi** - desemnează perioada cuprinsă între răsăritul şi apusul soarelui;
* **viteză de siguranţă** - înseamnă o viteză la care o navă sau un convoi poate naviga în

deplină siguranţă, să efectueze manevre şi să se oprească în limitele de distanţă impuse de circumstanţele şi de condiţiile date;

* **vizibilitate redusă** - desemnează condiţiile în care vizibilitatea este redusă ca urmare

a ceţii, pâclei, viscolului, averselor de ploaie şi altor cauze;

* **şenal** - desemnează un sector al căii navigabile utilizat pentru navigaţie la un

nivel dat şi balizat cu semnale;

* **starea de oboseală** - desemnează o stare de slăbire a capacităţilor fizice de gândire şi

de reacţie a organismului uman cauzată de repaus insuficient sau de o îmbolnăvire şi care se manifestă prin devieri în raport cu norma de comportament sau de viteză de reacţie;

* **starea de ebrietate** - desemnează starea rezultată ca urmare a consumului de alcool,

narcotice, medicamente sau alte produse asemănătoare, determinată prin rezultatele analizelor de laborator sau prin indicatori clinici în conformitate cu legislaţia sau practica naţională;

* **cale navigabilă** - desemnează toate căile interioare deschise navigaţiei;
* **amonte** - desemnează direcţia mergând spre izvoare şi **aval** - desemnează direcţia

mergând spre vărsare;

* **mal stâng** şi **mal drept**- desemnează partea căii navigabile pentru un observator

orientat cu faţa spre aval;

**CONDUCĂTOR**

Orice navă trebuie să se afle sub autoritatea unei persoane având calificarea necesară în acest scop. Această persoană este denumită conducător.

Conducătorul este răspunzător pentru respectarea prevederilor prezentului Regulament pe nava lui.

Conducătorul nu trebuie să se găsească în stare de oboseală sau de ebrietate în timpul conducerii navei.

**ÎNDATORIRILE PERSOANELOR AFLATE LA BORD**

Orice alte persoane aflate la bordul unei nave trebuie să se conformeze ordinelor ce le sunt date de către conducătorul navei în interesul siguranţei navigaţiei sau ordinei la bord.

**ÎNDATORIRI GENERALE DE VIGILENŢĂ**

Navele în marş trebuie să respecte în orice moment viteza de siguranţă.

Chiar dacă în RND, nu sunt prevăzute dispoziţii speciale, conducătorii trebuie să ia toate măsurile de precauţie pe care le impun îndatoririle generale de vigilenţă şi practica profesională curentă pentru a evita în special:

* de a pune în pericol viaţa persoanelor;
* de a cauza prejudicii navelor sau materialelor plutitoare, malurilor sau lucrărilor şi

instalaţiilor de orice natură aflate în calea navigabilă sau în imediata apropiere a acesteia;

* de a crea piedici navigaţiei;
* de a cauza prejudicii pentru membrii echipajului şi alte persoane care se află la bordul

navelor sau barjelor de care sunt legate, cheiurilor portuare şi de acostare cât şi a mediului.

**Conducătorul şi persoanele aflate la bordul unei ambarcaţiuni mici nepuntate aflată în marş au obligaţia de a purta vestă de salvare.** **Răspunderea pentru neportul vestei de către pasageri revine conducătorului ambarcaţiunii.**

**COMPORTAREA ÎN ÎMPREJURĂRI DEOSEBITE**

Pentru a evita un pericol iminent, conducătorii trebuie să ia toate măsurile impuse de împrejurări, chiar dacă prin aceasta trebuie să se îndepărteze de la prevederile RND.

**DOCUMENTE DE BORD**

La bordul ambarcaţiunillor cu motor pentru agrement trebuie să existe următoarele documente:

* actul de naţionalitate şi certificatele tehnice;
* certificatul sau certificatele de conducător de navă.

Documentele a căror existenţă la bord este cerută prin prevederile RND sau ale altor prescripţii aplicabile trebuie să fie prezentate la orice solicitare a reprezentanţilor căpităniilor de port.

**INTERZICEREA DEVERSĂRII ÎN CALEA NAVIGABILĂ**

Este interzis să se arunce, să se verse, să se lase să cadă sau să se scurgă în calea navigabilă

obiecte sau substanţe de natură a crea o piedică sau un pericol pentru navigaţie sau pentru ceilalţi utilizatori ai căii de apă.

În special este interzis să se arunce, să se verse sau să se lase să se scurgă pe calea navigabilă

reziduuri petroliere sub orice formă sau a amestecurilor acestor reziduuri cu apă.

În caz de deversare accidentală a unei substanţe din cele menţionate mai sus, ori în caz de ameninţare cu o astfel de deversare, conducătorul trebuie să anunţe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată indicând, cât mai exact posibil, natura şi locul deversării.

**SALVARE ŞI ASISTENŢĂ**

În caz de accident care pune în pericol persoanele aflate la bord, conducătorul trebuie să facă uz de toate mijloacele aflate la dispoziţia sa pentru a salva aceste persoane.

Oricare conducător de navă aflată în apropierea unei nave, victimă a unui accident care pune în pericol persoane sau ameninţă să producă o obstrucţionare a şenalului navigabil este obligat, în măsura în care nu pune în pericol siguranţa propriei sale nave, să acorde asistenţă imediată.

**DESFĂŞURAREA MANIFESTAŢIILOR SPORTIVE ŞI ALTELE**

Manifestaţiile sportive, sărbătorile pe apă şi alte manifestări care pot afecta siguranţa sau buna desfăşurare a navigaţiei trebuie să se facă cu aprobarea căpităniilor de port.

**DOMENIUL DE APLICARE AL RND**

Sectorul românesc navigabil al Dunării cuprins între Baziaş (km 1075) şi rada Sulina, prin braţul Sulina, pe braţele secundare ale Dunării, cât şi în acvatoriile porturilor, locurile de adăpost şi locurile de încărcare – descărcare situate pe acestea.

**MĂRCI DE IDENTIFICARE ALE AMBARCAŢIUNILOR MICI**

Ambarcaţiunile mici trebuie să poarte mărcile oficiale de înmatriculare; atunci când nu sunt

prescrise astfel de mărci, ele trebuie să poarte:

* numele sau deviza lor;
* numele şi domiciliul proprietarului lor.

Mărcile de înmatriculare sau de identificare (numele sau deviza) se aplică în exteriorul

ambarcaţiunii, folosind caractere latine cu o înălţime de minim 10 cm, foarte citeţe şi de neşters; inscripţionarea lor cu vopsea de ulei fiind considerată de neşters. În lipsa unui nume sau a unei devize pentru ambarcaţiune, se poate indica numele (sau abrevierea obişnuită) a organizaţiei căreia îi aparţine ambarcaţiunea, urmat, dacă e cazul, de un număr.

Numele şi domiciliul proprietarului se aplică într-un loc vizibil în interiorul sau exteriorul

ambarcaţiunii.

**REGULI DE NAVIGAŢIE**

**Semnificaţia unor termeni**

* **Întâlnire**: când două nave navighează în direcţii opuse sau aproape opuse;
* **Depăşire**: când o navă (care ajunge din urmă) se apropie de o altă navă ( care este

ajunsă din urmă) venind dintr-o direcţie de mai mult de 22,50 înapoia traversului acesteia şi o depăşeşte;

* **Drumuri care se încrucişează**: atunci când două nave se apropie altfel decât în

cazurile prevăzute la paragrafele de mai sus.

Când în prevederile RND se menţionează că o anumită regulă de navigaţie nu se aplică **ambarcaţiunilor mici în raport cu celelalte nave**, aceste ambarcaţiuni mici au obligaţia de a lăsa tuturor celorlalte nave, inclusiv navelor rapide, spaţiul necesar pentru a-şi urma drumul lor şi pentru a manevra; ele nu pot pretinde ca acestea să se abată în favoarea lor.

**Drumuri care se încrucişează**

În cazul **ambarcaţiunilor mici** de categorii diferite, când două ambarcaţiuni mici urmează drumuri care se încrucişează în aşa fel încât să existe un pericol de abordaj, ambarcaţiunile mici autopropulsate vor trebui să se abată din drumul tuturor celorlalte ambarcaţiuni mici, iar ambarcaţiunile mici care nu sunt nici autopropulsate şi nici nu navighează cu vele vor trebui să se abată din drumul ambarcaţiunilor mici cu vele. Totuşi, ambarcaţiunea care navighează pe partea dreaptă a şenalului trebuie să-şi menţină drumul său.

În cazul **navelor cu vele**, dacă două nave urmează drumuri care se încrucişează astfel încât există un pericol de abordaj, una dintre ele trebuie să se abată din drumul celeilalte după cum urmează:

* când fiecare dintre nave primeşte vântul în bord diferit, cea care primeşte vântul din

babord trebuie să se abată din drumul celeilalte;

* când ambele nave primesc vântul din acelaşi bord, cea care navighează în vânt trebuie

să cedeze drumul celei care navighează sub vânt;

* dacă o navă care primeşte vântul din babord vede o altă navă în vânt şi nu poate

determina cu certitudine dacă această altă navă primeşte vântul din babord sau din tribord, atunci prima navă (cu vântul din babord) va trebui să se abată din drumul celeilalte.

Totuşi, nava care navighează pe partea dreaptă a şenalului se va comporta prin a-şi menţine

drumul.

Acest paragraf nu se aplică ambarcaţiunilor mici în raport cu alte nave.

**Întâlniri în treceri înguste**

Pentru a evita, în măsura posibilităţilor, o întâlnire în sectoarele sau în locurile unde şenalul nu prezintă o lăţime absolut suficientă pentru o astfel de întâlnire (treceri înguste), toate navele trebuie să străbată trecerile înguste cât mai repede posibil.

**Depăşirea**

În cazul depăşirii între două nave cu vele, nava care ajunge din urmă trebuie, ca regulă

generală, să treacă prin partea din care nava ajunsă din urmă primeşte vântul. Această prevedere nu se aplică unei ambarcaţiuni mici cu vele ajunsă din urmă de o altă navă cu vele de altă categorie. În caz de depăşire a unei nave de către o navă cu vele, nava ajunsă din urmă trebuie să înlesnească trecerea pe partea din care nava ajunsă din urmă primeşte vântul. Această prevedere nu se aplică unei ambarcaţiuni mici care ajunge din urmă o navă de orice altă categorie.

**Întoarcerea**

Navele pot întoarce numai după ce s-au asigurat că mişcările celorlalte nave permit efectuarea manevrei fără pericol şi fără ca celelalte nave să fie obligate să-şi modifice brusc drumul sau viteza lor.

Celelalte nave trebuie, pe cât este necesar şi posibil, să-şi modifice viteza şi drumul, pentru ca

întoarcerea să se poată efectua fără pericol. În special în raport cu navele care doresc să întoarcă contra curentului, ele trebuie să contribuie ca această manevră să se poată efectua în timp util.

**Porturi şi afluenţi: intrare şi ieşire, ieşirea urmată de traversarea căii navigabile principale**

Navele nu pot intra într-un bazin portuar sau într-un afluent atunci când pe calea navigabilă

principală este instalat semnalul de interzicere.

Navele nu pot ieşi dintr-un bazin portuar sau dintr-un afluent atunci când lângă ieşire este instalat semnalul de interzicere.

**Navigaţia la aceeaşi înălţime**

Navele nu trebuie să navigheze la aceeaşi înălţime decât dacă spaţiul disponibil le permite aceasta, fără a stânjeni sau a pune în pericol navigaţia.

In afara cazurilor de depăşire sau încrucişare este interzis a se naviga la o distanţă mai mică de 50 m de o navă, convoi împins sau o formaţiune în cuplu, care poartă două sau trei lumini sau conuri albastre.

Este interzis navelor de a acosta la o navă sau la un material plutitor în marş, de a se agăţa de acestea sau de a naviga în siajul lor fără aprobarea expresă a conducătorului.

Schiorii nautici şi persoanele care practică un sport nautic fără a utiliza în acest scop nave

trebuie să păstreze o distanţă suficientă faţă de navele şi materialele plutitoare în marş, precum şi faţă de aparatele plutitoare în lucru.

**Întreruperea temporară a navigaţiei**

Atunci când autorităţile competente fac cunoscut printr-un semnal general de interzicere că navigaţia este înterzisă temporar, toate navele trebuie să oprească în faţa acestui semnal de interzicere.

**Schiul nautic şi activităţi similare**

Schiul nautic sau activităţile similare sunt permise numai ziua şi în condiţii de bună vizibilitate. Căpităniile de port stabilesc zonele în care aceste activităţi sunt permise sau interzise.

Conducătorul navei care asigură remorcarea trebuie să fie însoţit de o persoană însărcinată cu

serviciul remorcii şi cu supravegherea schiorului care este aptă să-şi asume acest rol.

Cu excepţia cazurilor când navighează pe un şenal ce le este rezervat în mod exclusiv, navele

care asigură remorcarea şi schiorii nautici, trebuie să păstreze o distanţă suficientă faţă de alte

nave, maluri şi înotători.

Parâma de tracţiune a schiorului nu trebuie sa fie lăsată să atârne în gol.

**Comportamentul înotătorilor subacvatici sportivi**

Practicarea înotului subacvatic sportiv fără aprobare este interzisă, în locurile unde poate fi

stânjenită navigaţia şi anume:

* pe traseul obişnuit al navelor;
* la intrarea în porturi;
* în apropierea locurilor de staţionare;
* în zonele rezervate schiului nautic sau altor activităţi similare.

**PARTEA a II-a - REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE PE SECTORUL DUNĂRII**

**CUPRINS ÎNTRE RADA SULINA ŞI PORTUL BRĂILA (Km 175)**

**Reguli generale**

Prezentele reguli speciale completează prevederile „Regulamentului de Navigaţie pe Dunăre

din Partea – I,”, precizând condiţiile speciale de navigaţie pentru sectorul maritim al Dunării de Jos cuprins între Brăila (km 175) şi rada Sulina inclusiv şi se aplică tuturor navelor maritime, fluvio- maritime şi fluviale ce navighează izolat sau în formaţie în acest sector.

**Reguli speciale de navigaţie**

Ambarcaţiunile mici de orice fel se vor abate din timp din calea navelor autopropulsate şi vor

naviga la ce mult 15 m distanţă faţă de unul din maluri.

La trecerea prin zone cu navigaţie dificilă sau cu coturi pronunţate şi pe sectorul de Dunăre

cuprins între bara Sulina şi Mm 34, nu este permisă apropierea unei nave de alta la mai puţin de 1 Mm. Orice navă sau ambarcaţiune mică nu va traversa canalul la o distanţă mai mică de 1 Mm de prova navelor maritime şi fluvio - maritime aflate în marş.

**Dispoziţii speciale pe Canalul Sulina**

Navigaţia cu vele a navelor cu un tonaj mai mare de 50 tone este interzisă pe canalul Sulina.

În sectoarele libere şi fără restricţii, viteza de navigaţie pe canal nu poate depăşi în nici un caz limitele de viteză stabilite prin aceste reguli, pentru condiţii hidrometeorologice normale şi anume pentru nave mici aceasta va fi de 8 Nd pentru navigaţia în amonte şi de 9 Nd pentru navigaţia în aval.

Pe timp cu vizibilitate redusă (ceaţă, negură, ploaie deasă, zăpadă etc.) pe canalul Sulina,

navigaţia este interzisă. În acest caz la catargul staţiilor de supraveghere de pe canal, se arborează pavilionul „U” din codul internaţional de semnale sau se comunică prin radiotelefon, condiţiile şi restricţiile existente, la cererea navelor ce urmează să intre în canal.

În cazul când pe Canalul Sulina curentul puternic creează condiţii dificile de navigaţie, la

o cotă a apei + 300 cm la Tulcea, pe catargul staţiei de la ceatal Izmail (Mm 43) se arborează o flamură neagră.

**PARTEA a III-a - REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE PE SECTORUL ROMÂNESC AL DUNĂRII FLUVIALE**

Aceste reguli speciale de navigaţie se aplică pe sectorul românesc al Dunării cuprins între Km 175 (Brăila) şi Km 1075 (gura Nerei ).

**Reguli speciale de navigaţie la trecerea pe sub podul Giurgeni – Vadu Oii-** km 237+800

Navigaţia la trecerea pe sub pod se desfăşoară în sens unic astfel:

* din amonte spre aval prin deschiderea centrală;
* din aval spre amonte prin deschiderea de la malul stâng, respectându-se cu stricteţe

semnalizarea podului şi a şenalului navigabil în zonă.

Pe timp de ceaţă sau noapte cu vizibilitate redusă, se interzice trecerea pe sub pod a navelor şi

convoaielor care nu au la bord un radar în stare bună de funcţionare.

În caz de vânt puternic sau furtună, se interzice orice trecere pe sub pod.

**Reguli speciale de navigaţie la trecerea pe sub podurile de la Cernavodă**

**km 300 şi 300 + 070**

Navigaţia pe Dunăre în zona podurilor de la Cernavodă se desfăşoară prin deschiderea centrală a podurilor, în sens unic alternativ, respectându-se cu stricteţe semnalizarea podurilor şi a şenalului navigabil în zonă.

Este interzisă încrucişarea, depăşirea şi navigaţia la aceeaşi înălţime între km 299 +100 şi

km 301+900.

Prioritatea de trecere o au navele / convoaiele care navighează dinspre amonte spre aval

Pe timp de ceaţă sau noapte cu vizibilitate redusă se interzice trecerea pe sub poduri a navelor şi convoaielor care nu au la bord un radar în stare bună de funcţionare.

În caz de vânt puternic sau furtună se interzice orice trecere pe sub poduri.

**Reguli speciale de navigaţie la trecerea pe sub podurile de la Feteşti**

**km 42 + 220 şi km 42 + 300 - braţ Borcea**

Navigaţia pe braţul Borcea, în zona podurilor de la Feteşti, se desfăşoară în sens unic astfel:

* din aval spre amonte prin deschiderea centrală;
* din amonte spre aval prin deschiderea de la malul stâng respectându-se cu stricteţe

semnalizarea podurilor şi balizarea şenalului navigabil din zonă.

Pe timp de ceaţă sau noapte cu vizibilitate redusă, se interzice trecerea pe sub poduri a navelor şi a convoaielor care nu au la bord un radar în stare bună de funcţionare. În caz de vânt puternic sau furtună, se interzice orice trecere pe sub pod.

**Reguli speciale de navigaţie la trecerea pe sub podul Giurgiu – Ruse** -**km 488 + 700**

Navigaţia pe sub pod este permisă în permanenţă ziua şi noaptea.

Trecerea navelor şi convoaielor pe sub pod se va face numai prin deschiderea laterală imediat

vecină deschiderii centrale şi situate în dreapta ei, după sensul de trecere al navelor.

În perioada apelor mari, precum şi în restul perioadei de navigaţie, pentru navele a căror

înălţime de la linia de plutire la cel mai înalt punct fix nedemontabil nu permite trecerea pe sub pod prin deschiderile laterale, navigaţia se va face prin deschiderea centrală cu travee mobilă.

Navigaţia prin deschiderea centrală se va face numai după ridicarea traveei mobile a acestei

deschideri.

Navele care trebuie să treacă prin deschiderea centrală, vor opri în aşteptarea ridicării traveei

mobile la cel puţin 500 m înainte pe pod, pentru navele care vin din aval şi cel puţin 1000 m

înainte de pod, pentru navele care vin din amonte, în zonele marcate pe ambele maluri cu semnale care indică permiterea ancorării.

Navele care navighează din amonte de pod spre aval, pot opri şi în porturile Giurgiu şi Ruse.

* + 1. **Regulamentul internaţional privind prevenirea abordajelor pe mare – RIPAM/COLLISION REGULATION - C O L R E G 1972**

(as amended by Resolutions A 464 (XII), A 626 (15), A 678 (16), A 736 (18), A 910 (22))Entry into force: 29 November 2003

**PARTEA A – GENERALITĂŢI**

**Regula 1: Domeniul de aplicare**

Aceste Reguli se aplică tuturor navelor aflate în largul mării şi pe toate apele învecinate accesibile navelor maritime.

Nici o dispoziţie a acestor Reguli nu trebuie să împiedice aplicarea prevederilor speciale, stabilite de către autoritatea competentă, cu privire la navigaţia în rade, porturi, pe fluvii, lacuri sau căile de navigaţie interioară comunicând cu marea şi accesibile navelor maritime. Asemenea dispoziţii speciale trebuie să fie cât mai conforme posibil cu aceste Reguli.

Nici o dispoziţie din aceste Reguli nu trebuie să împiedice aplicarea oricăror reguli speciale stabilite de Guvernul oricărui stat cu privire la numărul suplimentar de lumini de poziţie sau de semnalizare, semne sau semnale sonore utilizate de navele militare şi pentru navele în convoi sau cu privire la numărul suplimentar de lumini de poziţie sau de semnalizare ori semne ulitizate de navele de pescuit angajate în operaţiuni de pescuit în cadrul unei flote. Aceste lumini de poziţie, semnale suplimentare luminoase, semne sau semnale sonore trebuie, în măsura posibilului, să fie astfel încât să facă imposibilă confundarea lor cu orice altă lumină, semn sau semnal autorizat în oricare din aceste Reguli.

**Regula 3: Definiţii generale**

În înţelesul acestor Reguli, în afară de dispoziţii contrare rezultând din context:

Cuvântul**“navă”** înseamnă orice construcţii plutitoare inclusiv cele fără pescaj şi hidroavioanele, folosite sau apte de a fi folosite ca mijloace de transport pe apă.

Expresia **“navă cu propulsie mecanică”** înseamnă orice navă propulsată cu motor.

Expresia **”navă cu vele”** înseamnă orice navă care navigă cu vele, chiar dacă are o propulsie mecanică, cu condiţia ca aceasta să nu fie folosită.

Expresia **“navă care pescuieşte”** înseamnă orice navă care pescuieşte cu plase, carmace, traul sau orice alte scule de pescuit care îi reduc capacitatea de manevră, dar nu se aplică navelor care pescuiesc cu cârlige remorcate sau alte scule de pescuit care nu le reduc capacitatea de manevră.

Cuvântul **“hidroavion”** înseamnă orice aeronavă construită să manevreze pe apă.

Expresia **”navă care nu este stăpână pe manevra sa”** înseamnă o navă care, din cauza unei împrejurări excepţionale, nu este în măsură să manevreze conform acestor Reguli deci nu poate să se îndepărteze din drumul altei nave.

Expresia **“navă cu capacitate de manevră redusă”** înseamnă o navă a cărei capacitate de a manevră conform acestor Reguli este limitată prin natura lucrărilor pe care le execută şi care, în consecinţă, nu se poate îndepărta din drumul altei nave.

Expresia **“navă stânjenită de pescajul său”** înseamnă orice navă cu propulsie mecanică care din cauza pescajului său în raport cu adâncimea apei sub chilă şi cu lăţimea şenalului, este limitată sever în ceea ce priveşte capacitatea sa de modificare a drumului pe care îl urmează.

Expresia **„în mers”** se aplică oricărei nave care nu este nici la ancoră, nici legată la mal, nici eşuată.

Termenii **„lungimea” şi „lăţimea”** unei nave înseamnă lungimea sa peste tot şi lăţimea maximă.

Două nave sunt considerate ca fiind **”în vedere”** numai când una dintre ele poate fi observată vizual de cealaltă.

Expresia **„vizibilitate redusă”** înseamnă orice situaţie în care vizibilitatea este redusă din cauza ceţii, burniţei, ninsorii, averselor puternice de ploaie sau a furtunilor de nisip ori din orice alte cauze asemănătoare.

Expresia **“ambarcaţiune WIG”** înseamnă o ambarcaţiune de transport multimodal, care în timpul operării obişnuite, zboară în imediata apropiere a suprafeţei mării, folosind efectul de suprafaţă.

**PARTEA B- REGULI DE GUVERNARE ŞI DE DRUM**

**Secţiunea I - Conducerea navelor în orice condiţii de vizibilitate**

**Regula 4: Domeniul de aplicare**

Regulile acestei secţiuni se aplică în orice condiţii de vizibilitate.

**Regula 5: Veghea**

Fiecare navă trebuie să asigure în permanenţă o veghe vizuală şi auditivă corespunzătoare, folosind în acelaşi timp toate mijloacele disponibile potrivit cu împrejurările şi condiţiile existente, în aşa fel încât să permită o apreciere completă a situaţiei şi a pericolului de abordaj.

**Regula 6: Viteza de siguranţă**

Fiecare navă trebuie să navige tot timpul cu o viteză de siguranţă astfel încât să poată acţiona corect şi eficace pentru a fi oprită pe o distanţă corespunzătoare împrejurărilor şi condiţiilor existente.

**Regula 7: Pericolul de abordaj**

Fiecare navă trebuie să folosească toate mijloacele disponibile corespunzătoare împrejurărilor şi condiţiilor existente pentru a stabili dacă există un pericol de abordaj. Dacă există vreun dubiu de abordaj, trebuie să se considere că acest pericol există.

**Regula 8: Manevre pentru evitarea abordajelor**

Orice manevră ce se face pentru evitarea unui abordaj trebuie, dacă împrejurările permit, să fie executată hotărât, din timp şi conform cu buna practică marinărească.

Orice schimbare de drum şi/sau de viteză, în scopul evitării unui abordaj, trebuie, dacă împrejurările permit, să fie destul de mare pentru a putea fi percepută imediat de orice navă care o observă vizual sau cu radarul;

Dacă există suficient spaţiu, numai simpla schimbare a drumului poate fi manevra cea mai eficace pentru a se evita ajungerea într-o poziţie de foarte mare apropriere, cu condiţia ca această manevră să fie făcută cu mult timp înainte, să fie substanţială şi să nu conducă la o altă situaţie de foarte mare apropiere.

Manevrele făcute pentru evitarea abordajului cu o altă navă trebuie să fie astfel încât să permită trecerea la o distanţă de siguranţă. Eficacitatea manevrelor trebuie controlată cu atenţie până când cealaltă navă a fost complet şi definitiv evitată.

Dacă este necesar să se evite un abordaj, sau să se câştige mai mult timp pentru aprecierea situaţiei, nava trebuie să reducă viteza sau să oprească, stopând maşinile sau punându-le "înapoi".

**Regula 9: Treceri înguste**

O navă în marş printr-un canal sau şenal îngust va ţine drumul cât mai aproape posibil de limita dreaptă a canalului sau şenalului, astfel încât trecerea să se realizeze în siguranţă.

O navă cu o lungime mai mică de 20 m sau o navă cu vele nu trebuie să stânjenească trecerea navei care poate naviga în siguranţă numai printr-un canal sau şenal îngust.

O navă care pescuieşte nu va stânjeni trecerea nici unei nave care navigă prin canal sau şenal îngust.

O navă nu va traversa un canal sau şenal îngust dacă, prin aceasta, stânjeneşte trecerea navei care poate naviga în siguranţă numai prin interiorul acestui canal sau şenal îngust.

Orice navă trebuie, dacă împrejurările permit, să evite ancorarea în canal îngust.

**Secţiunea a II-a - Comportarea navelor care se văd una pe alta**

**Regula 11: Domeniul de aplicare**

Regulile din această secţiune se aplică navelor care se văd una pe alta.

**Regula 12: Nave cu vele**

Când două nave cu vele se apropie una de alta astfel încât există pericol de abordaj, una dintre ele trebuie să se abată din drumul celeilalte după cum urmează:

* când fiecare primeşte vântul din borduri diferite, nava care primeşte vântul din babord trebuie să se abată din drumul celeilalte;
* când cele două nave primesc vântul din acelaşi bord, nava din vânt trebuie să se abată din drumul navei de sub vânt;
* dacă o navă care primeşte vântul din babord vede o altă navă în vânt şi nu poate stabili cu certitudine dacă această navă primeşte vântul din babord sau din tribord, prima navă trebuie să se abată din drumul celeilalte.

În înţelesul aplicării acestei Reguli, bordul din care bate vântul trebuie socotit ca fiind bordul opus celui în care este braţată vela mare sau, în cazul navelor cu vele pătrate, bordul opus celui în care este braţată cea mai mare velă aurică (triunghiulară).

**Partea D – SEMNALE SONORE ŞI LUMINOASE**

**Regula 33: Echipament de semnalizare sonoră**

O navă cu lungimea de 12 metri sau mai mare trebuie să fie prevăzută cu un fluier;o navă cu lungimea de 20 metri sau mai mare trebuie să fie prevăzută atât cu fluier cât şi cu clopot,iar nava a cărei lungime este de 100 metri sau mai mare trebuie să fie prevăzută în plus şi cu un gong al cărui sunet sau timbru nu trebuie să se poată confunda cu acelea ale unui clopot. Fluierul, clopotul şi gongul trebuie să corespundă specificaţiilor din anexa III a acestui Regulament. Clopotul sau gongul, sau amândouă, pot fi înlocuite cu un alt echipament având aceleaşi caracteristici sonore, cu condiţia ca să fie posibilă întotdeauna acţionarea manuală pentru emiterea semnalelor prevăzute.

O navă cu o lungimea mai mică de 12 metri nu este obligată să aibă la bord echipamentele de semnalizare sonoră prevăzute la această Regulă, dar în lipsa acestora, trebuie să fie dotată cu un alt mijloc de emitere a unui semnal sonor eficace.

**2.2.3 Regulament de navigaţie pe lacul Snagov**

**(**Aprobat prin OMTCT nr.920/2003)

**Activităţile de agrement şi cele sportive**, precum şi cele având ca scop deservirea populaţiei, care se efectuează pe lacul Snagov, se vor desfăşura **respectându-se Regulamentul de navigaţie pe Dunăre precum şi regulile specifice stabilite prin prezentul regulament.**

**Activităţile de agrement şi cele sportive** se vor efectua cu nave ce vor respecta caracteristicile tehnice de funcţionare şi prevenirea poluării mediului şi vor fi conduse de **personal calificat şi brevetat pentru a presta această activitate, în conformitate cu legislaţia în vigoare.**

Proprietarii navelor sunt direct răspunzători de starea tehnică, funcţionarea corespunzătoare şi dotarea cu personal calificat şi atestat corespunzãtor.

Pe tot cuprinsul navigabil al lacului Snagov conducătorii navelor de agrement au obligaţia ca în caz de necesitate **să reducã viteza până la limita evitării oricărui accident.**

**Conducătorii navelor vor naviga în aşa fel încât malul cel mai apropiat al lacului să se afle în dreapta, în sensul de deplasare al navei.**

**Sensurile de navigaţie** se stabilesc astfel:

a) poziţia amonte este zona Tâncăbeşti - pod DN 1, iar poziţia aval este zona Siliştea Snagovului - pod deversor;

b) malul drept este definit de conturul din dreapta lacului dinspre Tâncăbeşti - pod DN 1 spre Siliştea Snagovului - pod deversor;

c) malul stâng este definit de conturul din stânga lacului dinspre Tâncăbesti - pod DN 1 spre Siliştea Snagovului - pod deversor.



**Harta Lacului Snagov**

**Schimbarea sensului de deplasare sau traversarea lacului** se face numai în condiţii de siguranţă a navigaţiei si fără a se perturba buna desfăşurare a celorlalte activităţi.

Conducătorii navelor de agrement care navighează în zonele în care se antrenează sportivii, individual sau în grup, au obligaţia evitării acestora prin trecerea la o distanţă corespunzătoare şi reducerea vitezei până la limita prevenirii oricărui pericol.

**Supravegherea siguranţei navigaţiei** şi controlul modului de aplicare a prevederilor prezentului regulament se fac de cãtre ANR.

**Nerespectarea dispoziţiilor prezentului regulament**, precum şi a celorlalte prevederi legale în vigoare privind siguranţa navigaţiei şi protecţia mediului se sancţionează conform reglementărilor în vigoare.

 **2.2.4 Reguli privind accesul şi circulaţia pe canalele şi lacurile interioare din perimetrul rezervaţiei ”Biosfera Delta Dunării”**

(Aprobate prin Ordin Ministerul Mediului şi Gospodăririi Apelor nr. 111/2007)

Prezentele reguli **se aplică** tuturor navelor şi ambarcaţiunilor care navighează pe canalele şi lacurile interioare din perimetrul Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunarii", cu excepţia Dunării, de la Cotul Pisicii la Ceatalul Izmail, şi a braţelor sale, Chilia, inclusiv pe braţele Babina şi Cernovca, Tulcea, Sulina şi Sfantu Gheorghe.

Termenul **”Permis de acces în Rezervaţia Biosferei "Delta Dunării",** denumit in continuare permis de acces, este documentul eliberat de Administraţia Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării", care certifică dreptul de acces şi circulaţie în zona Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării".

Indiferent de scop, perioadă calendaristică şi de durată, accesul şi circulaţia navelor şi ambarcaţiunilor de agrement pe canalele şi lacurile interioare din perimetrul Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării" se fac numai pe baza **permisului de acces** eliberat de Administraţia Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării".

**Permisul de acces se eliberează** pentru fiecare navă sau ambarcaţiune de agrement şi are o valabilitate de până la un an, în funcţie de trasee şi activităţi.

**Permisul de acces se pastrează** la bord pe toată perioada în care nava sau ambarcaţiunea de agrement se află în perimetrul Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării".

**Populaţia care are domiciliul în perimetrul Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării"** poate utiliza nave sau ambarcaţiuni de agrement proprietate personală pentru satisfacerea nevoilor personale ori familiale, fără a fi necesară eliberarea permisului de acces.

Pentru navele sau ambarcaţiunile de agrement prevăzute la aliniatul de mai sus, care sunt utilizate în scopul desfăşurării unor activităţi comerciale de agrement nautic sau sunt inchiriate altor persoane în acelaşi scop, este necesară obţinerea permisului de acces.

Pentru navele şi ambarcaţiunile de agrement care navighează pe Dunăre şi pe braţele sale, Chilia, inclusiv braţele Cernovca şi Babina, Tulcea, Sulina şi Sfantu Gheorghe, nu trebuie să se solicite eliberarea permisului de acces.

**Pentru eliberarea permisului de acces** sunt necesare următoarele acte:

* actul de naţionalitate al navei (atestatul de bord sau certificatul de ambarcaţiune de

agrement);

* actele de stare tehnică eliberate de autorităţile competente;
* chitanţa care dovedeşte achitarea taxei de eliberare a permisului de acces;
* autorizaţia de efectuare a activităţilor de transport naval, eliberată de ANR, pentru cei

care desfăşoara activităţi economico-comerciale.

Forma, fondul si dimensiunile permisului de acces se stabilesc de Administraţia Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării".

La eliberarea permisului de acces pentru desfăşurarea activităţilor de turism şi agrement, Administraţia Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării" va înmâna titularului permisului de acces harta cu traseele turistice stabilite prin prezentul ordin.

**Permisul de acces îşi încetează valabilitatea** în următoarele situaţii:

* la expirarea termenului pentru care a fost eliberat;
* la încetarea activităţii;
* în situaţia în care oricare dintre actele care au stat la baza eliberării acestuia, şi-a

pierdut valabilitatea;

* pentru nerespectarea prevederilor cuprinse în acesta;
* la propunerea autorităţilor cu atribuţii de control prevăzute în prezentul ordin.

**Conducerea navelor şi ambarcaţiunilor de agrement** **se face numai de către persoane posesoare ale documentelor de atestare prevăzute de legislaţia în vigoare pentru fiecare tip de navă.**

**Persoanele care desfăşoară activităţi comerciale de agrement** şi închiriază navele unor persoane fizice pentru a desfăşura activităţi de agrement în interes propriu au obligaţia să verifice dacă acestea posedă documentele de atestare prevăzute de legislaţia în vigoare pentru fiecare tip de navă.

**Persoanele care desfăşoară activităţi comerciale de agrement** au obligaţia să asigure conducerea ambarcaţiunilor de agrement pe care le utilizează pentru aceste activităţi numai persoanelor care posedă documentele de atestare prevăzute de legislaţia în vigoare pentru fiecare tip de navă.

**Viteza maximă admisă** a navelor şi ambarcaţiunilor de agrement, care navighează pe canalele şi lacurile interioare din perimetrul Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării", este de 40 km/h, apropierea de malurile lacurilor la o distanţă mai mică de 50 m nefiind permisă.

Viteza maximă de circulaţie admisă în afara canalelor şi lacurilor este de 20 km/h.

**Oprirea sau staţionarea navelor** este admisă numai în zonele special destinate şi semnalizate corespunzător şi menţionate în permisul de acces.

**Ambarcaţiunile de agrement vor fi echipate în mod obligatoriu cu veste de salvare pentru toate persoanele aflate la bord.**

Pe teritoriul Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării" **este interzisă utilizarea de ski-jet-uri şi schiuri nautice** în practicarea activităţilor de agrement nautic.

Pentru reglementarea unor situatii deosebite, Administraţia Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării" şi Autoritatea Navală Română emit comunicate, respectiv avize către navigatori, care sunt afişate la centrele de informare ale Administraţiei Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării", sediul capităniilor de port şi la sediul primăriilor şi care sunt aduse la cunoştinţa publică prin orice mijloace.

**Conducătorii navelor şi ambarcaţiunilor de agrement sunt obligaţi să respecte prevederile avizelor către navigatori.**

**Este interzis accesul ambarcaţiunilor amfibii de tipul aeroglisoarelor,** indiferent de scop.

**Navele şi ambarcaţiunile de agrement** ce navighează în perimetrul Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării" trebuie să fie **dotate cu instalaţii de stocare sau de tratare a deşeurilor, instalaţii de epurare a apelor uzate şi racorduri de descărcare**, dacă normele legale în vigoare prevăd aceasta.

**Se interzice abandonarea deşeurilor în afara locurilor special amenajate şi semnalizate pentru colectare, dacă există.**

In cazul producerii unei **poluări accidentale**, conducătorul navei este obligat să anunţe imediat Administraţia Rezervaţiei Biosferei "Delta Dunării" şi căpitănia portului şi să ia toate măsurile pentru limitarea poluării şi a urmărilor acesteia.

**Debarcarea pasagerilor** este permisă numai în locurile special amenajate şi semnalizate, cu excepţia cazurilor de forţă majoră.

**2.2 Cerinţe privind inspecţiile tehnice ale ambarcaţiunilor de agrement**

În conformitate cu prevederile O.M.T. nr. 1079/2014, ambarcaţiunile de agrement vor fi supuse următoarelor inspecţii obligatorii:

**Inspecţia iniţială:**

* se efectuează la înmatriculare/înscrierea în evidenţă a ambarcaţiunii şi va fi executată

în scopul verificării respectării normelor în vigoare referitoare la proiectare, construcţie, siguranţă şi prevenirea poluării, a structurii, maşinilor, echipamentului şi inventarului de salvare şi de siguranţă.

Inspecţia iniţială pentru ambarcaţiuni cu motor cu P≤ 36,75 kW, cu zonele de navigaţie I, M/4 şi M/3, se efectuează de căpitănie/oficiul de căpitănie, iar inspecţile iniţiale pentru ambarcaţiuni cu motor cu P˃36,75 kW şi pentru cele cu zonele de navigaţie M/2, M/1 şi M/0, indiferent de puterea motorului, se efectuează de inspectoratele tehnice;

* în urma inspecţiei iniţiale se vor emite: Raportul de inspecţie pentru ambarcaţiuni de

agrement în vederea înmatriculării/înscrierii în evidenţă; Raportul de inspecţie pentru ambarcaţiuni de agrement este valabil 2,5 ani, şi va fi însoţit de un inventar al echipamentelor de salavare şi de siguranţă care trebuie să fie la bordul ambarcaţiuniii, în conformitate cu zona de navigaţie a ambarcaţiunii, precum şi Permisul de navigaţie pentru ambarcaţiuni de agrement, care este valabil 5 ani.

**Inspecţia de reînnoire a permisului de navigaţie:**

* se efectuează din 5 în 5 ani (+/- 3 luni);
* se verifică datele de identificare ale ambarcaţiunii şi motoarelor acesteia (cod CIN,

serii motoare, marcaje, inscripţii etc.);

* se verifică integritatea ambarcaţiunii şi, după caz, condiţiile tehnice verificabile din

anexa 1 la H.G. nr. 2195/2004 sau din normele tehnice de construcţie. În cazul în care se consideră necesar, la o perioadă de minim 5 ani se poate solicita inspecţia pe uscat a corpului ambarcaţiunii;

* se verifică echipamentele de salvare şi de siguranţă, echipamentul nautic. Când aceste

echipamente sunt însoţite de certificate de calitate şi garanţie, aceste apot fi luate în considerare;

* se verifică documentaţia, publicaţiile şi instrucţiunile de la bord pentru ambarcaţiunile

din categoria de proiectare A şi categoria de proiectare B;

**Inspecţia intermediară:**

* se efectuează la mijlocul perioadei de reînnoire a permisului de navigaţie (+/- 3 luni)

pentru ambarcaţiunile folosite în scop personal şi anual pentru ambarcaţiunile de agrement folosite în scop comercial;

* se verifică datele de identificare ale ambarcaţiunii şi motoarelor acesteia (cod CIN,

serii motoare, marcaje, inscripţii etc.);

* se verifică integritatea ambarcaţiunii;
* se verifică echipamentele de salvare şi de siguranţă, echipamentul nautic;
* se verifică documentaţia, publicaţiile şi instrucţiunile de la bord pentru ambarcaţiunile

din categoria de proiectare A şi categoria de proiectare B;

* în urma inspecţiei intermediare se va emite Raport de inspecţie pentru ambarcaţiuni

de agrement, valabil 2,5 ani pentru ambarcaţiunile folosite în în scop personal şi un an pentru ambarcaţiunile folosite în scop comercial;

* în urma raportului de inspecţie, favorabil, permisul de navigaţie va fi vizat

corespunzător.

**Inspecţia ocazională:**

* la solicitarea proprietarului, când se produc modificări ale datelor tehnice cum ar

fi: înlocuirea motorului, modificări constructive;

* la solicitarea proprietarului, în scopul trecerii ambarcaţiunii de la activităţi de

agrement în scop personal la activităţi în scop comercial;

* la solicitarea unui organ judiciar;
* din iniţiativa motivată a autorităţii competente, atunci când există informaţii

fondate despre fapte ce ar putea pune în pericol siguranţa ambarcaţiunii şi a persoanelor de la bord sau pentru a preveni poluarea mediului ambiant.

Inspecţiile de reînnoire, intermediare şi ocazionale pentru ambarcaţiunile de agrement cu motor cu P≤150 kW, cu zonele de navigaţie I, M/4 şi M/3, se efectuează de către căpitănii, iar pentru ambarcaţiunile de agrement cu motor cu P˃150 kW şi pentru cele cu zone de navigaţie M/2, M/1 şi M/0, indiferent de puterea motorului, se efectuează de către inspectoratele tehnice.

Permisele de navigaţie sunt eliberate în primul ciclu de 5 ani de către o persoană autorizată care a eliberat raportul iniţial de inspecţie pentru luarea în evidenţă a ambarcaţiunii de agrement, iar pentru următoarele cicluri de inspecţie de către căpităniile de port/oficiile de căpitănie pentru ambarcaţiunile de agrement cu motor cu P≤150 kW cu zonele de navigaţie I, M/4 şi M/3 şi de inspectoratele tehnice pentru ambarcaţiunile de agrement cu motor cu P˃150 kW şi pentru cele cu zone de navigaţie M/2, M/1 şi M/0, indiferent de puterea motorului.

* 1. **Cerinţe privind echipamentele ambarcaţiunilor de agrement**

Toate ambarcaţiunile de agrement trebuie să aibă la bord echipamentele de armare şi de siguranţă, înfuncţie de limitele zonei de navigaţie (I, M/4, M/3, M/2, M/1, M/0) stabilite de ANR pentru fiecare caz în parte (în cadrul categoriei de proiectare a ambarcaţiunii), după cum urmează:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zona de navigaţie** | **I** | **M/4****6 Mm** | **M/3****20 Mm** | **M/2****50 Mm** | **M/1****200 Mm** | **M/0****Nelimitat** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| **Echipamente obligatorii la bord** |
| Compas magnetic | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| GPS | - | - | - | 1 | 1 | 1 |
| Anemometru | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Barometru | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Binoclu naval | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Ceas | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Sondă de mână | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Proiector sau lanternă (etanşe) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Facle roşii de mână | - | 2 | 3 | 3 | 3 | 4 |
| Semnale fumigene plititoare | - | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Rachete paraşută roşii | - | - | 3 | 3 | 3 | 4 |
| Veste de salvare cu fluier şi lumină de semnalizare model aprobat sau cf. stand. EN 393, 395, 396, 399 | nr. pers | nr. pers | nr. pers | nr. pers | nr. pers | nr. pers |
| Colac de salvare cu saulă | 1(2) \*1 | 1(2) \*1 | 1(2) \*1 | 1(2) \*1 | 1(2) \*1 | 1(2) \*1 |
| Plută de salvare | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Radiotelefon UUS portabil | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Radiotelefon UUS fix cu DSC | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Receptor NAVTEX | - | - | - | - | 1 | 1 |
| Radiobaliză/EPIRB | - | - | - | 1 | 1 | 1 |
| Transporder radar | - | - | - | 1 | 1 | 1 |
| Trusă de prim ajutor | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Reflector radar | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Ghiordel + Ispol | 1+1 | 1+1 | 1+1 | 1+1 | 1+1 | 1+1 |
| Cuţit ( topor) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Cange (telescopică) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Ancoră de 5-15 kg cu parâmă/saulă aferentă de 20 m | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Stingător portabil 2 kg | 1(2) \*2 | 1(2) \*2 | 1(2) \*2 | 1(2) \*2 | 1(2) \*2 | 1(2) \*2 |
| \*1 pentru ambarcaţiunile cu lungime mai mare de 10m: 2 colaci\*2 pentru ambarcaţiunile cu puterea motorului mai mare de 150 kW: 2 stingătoare |
| **Echipamente recomandate/opţionale la bord** |
| Inmarsat sau MF/HF ( transmiţător) cu DSC | - | - | - | 1 | 1 | 1 |
| Radiotlefon UUS portabil | 1 | - | - | - | - | - |
| Parâmă de legare la mal de 5m | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Parâmă de remorcare de 25 m | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Baloane de acostare | - | 2 | 2-3 | 2-3 | 3-4 | 3-4 |
| Trusă cu materiale de vitalitate | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Ancoră plutitoare | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |

Vestele de salvare trebuie să fie de tip acceptat de ANR, sau un model conform standardelor EN 393, EN395, EN 396 sau EN 399, excluzând modelele cu umflare numai prin suflare cu gura.

Ambarcaţiunile de agrement cu L < 7 m propulsate prin forţă umană, în funcţie de tipul lor, trebuie dotate cu veste de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, un colac de salvare de un tip acceptat de ANR, o pereche de rame, o vâslă sau o pagaie, o saulă care să permită remorcarea. Zona de navigaţie pentru aceste ambarcaţiuni nu va depăsi 300 m de ţărm.

Motovehiculele nautice trebuie să fie dotate cu veste de salvare pentru fiecare persoană transportată, stingător de incendiu şi o saulă care să permită remorcarea.

Persoanele care utilizează ambarcaţiuni de agrement, inclusiv planşe cu vele, planşe aerotractate şi mijloace plutitoare tractate trebuie să fie îmbrăcate cu veste de salvare de tip acceptat de ANR.

Proprietarii sau utilizatorii ambarcaţiunilor sunt obligaţi să menţină permanent integritatea şi starea normală de funcţionare a echipamentelor obligatorii specificate în tabelul de mai sus. Lipsa sau starea necorespunzătoare a echipamentelor obligatorii din dotarea ambarcaţiunilor de agrement atrage după sine oprirea din navigaţie pentru ambarcaţiunile în cauză.

* 1. **Încadrarea cu personal certificat a ambarcaţiunilor de agrement**

Toate ambarcaţiunile de agrement propulsate cu motor şi/sau cu vele, cu excepţia celor propulsate prin forţa umană, sau a celor cu motor P < 3,68 kw utilizate numai pe căile navigabile interioare, trebuie să fie conduse numai de persoane ce deţin un certificat internaţional de conducător de ambarcaţiune de agrement corespunzător zonei de navigaţie, eliberat în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

In funcţie de zona de navigaţie, conducătorii ambarcaţiunilor de agrement trebuie să deţină

certificatele menţionate în tabelul de mai jos:

|  |  |
| --- | --- |
| **Zona de navigaţie** | **Nr. de persoane/Tipul certificatului de conducător de ambarcaţiune de agrement cu motor** |
| I | O persoană cu certificat Cls. D |
| M/4 ≤ 6 Mm | O persoană cu certificat Cls. C |
| M/3 ≤ 24 Mm | O persoană cu certificat Cls. B si posesoare a certificatului de Operator LRC, iar când ambarcaţiunea desfăşoară activităţi comerciale şi navighează continuu mai mult de 12 ore, suplimentar, trebuie ambarcată la bord o persoană posesoare a certificatului Cls. C. |
| M/2, M/1, M/0 | O persoană cu certificat Cls. A si posesoare a certificatului de Operator LRC, iar când ambarcaţiunea desfăşoară activităţi comerciale şi navighează continuu mai mult de 12 ore, suplimentar trebuie ambarcată la bord o persoană cu certificat Cls. B şi posesoare a certificatului de Operator LRC. |

Posesorii certificatelor de conducători de ambarcaţiuni de agrement ce doresc să efectueze activităţi de agrement nautic comercial, pentru transportul unui număr de maximum 12 persoane, pe lângă certificatul de conducător de ambarcaţiune de agrement corespunzător zonei de agrement nautic/sectorului de apă navigabilă, destinat agrementului, trebuie să deţină un atesatat special eliberat de ANR de **conducător ambarcaţiune pentru activităţi de agrement nautic comercial.**

Certificatul de atestare se eliberează pentru o perioadă de 5 ani şi va fi vizat anual.

* 1. **Instrucţiuni privind desfăşurarea activităţii de agrement nautic în scop comercial, din punct de vedere al siguranţei navigaţiei**
* Activitatea de agrement nautic se va desfăşura numai în zonele de agrement

nautic, în perimetre delimitate ca spaţii pentru agrement sau pe sectoarele stabilite, cu ambarcaţiunile prezentate într-un tabel nominal şi care corespund tehnic cu datele înscrise în raportul de inspecţie;

* Conducătorul ambarcaţiunii de agrement care tractează mijloace plutitoare, schi

etc., precum şi cel al ambarcaţiunii de intervenţie trebuie să posede pe lângă certificatul de conducător şi certificat de atestare;

* Ambarcaţiunile de agrement nautic propulsate cu motor şi/sau vele vor fi conduse

de posesori ai certificatelor internaţionale de conducător de ambarcaţiuni de agrement corespunzătoare, chiar dacă persoana care a închiriat ambarcaţiunea respectivă este conducător de ambarcaţiune;

* Titularul zonei de agrement nautic deţinător de ambarcaţiuni de agrement, atunci

când desfăşoară activităţi comerciale este obligat să instruiască şi să supravegheze persoanele cărora le încredinţează aceste ambarcaţiuni pentru utilizare, în ceea ce priveşte respectarea perimetrului în care se poate desfăşura activitatea de agrement, precum şi a limitei de viteză. Atât deţinătorul cât şi utilizatorul sunt obligaţi să respecte actele normative/reglementările cu privire la siguranţa navigaţiei în zonă şi la prevenirea poluării mediului acvatic.

Nerespectarea prevederilor de mai sus, atrage răspundere penală sau civilă, conform legilor în vigoare.

* Titularul zonei de agrement nautic are obligaţia să amplaseze şi să menţină în

bună stare balizajul culoarului de intrare/ieşire în/din zona în care se execută activităţi de agrement nautic şi să urmărească respectarea limitelor perimetrului destinat navigaţiei. Zona de agrement nautic va fi prevăzută cu panouri de atenţionare care vor purta inscripţia ”Zonă de agrement nautic”;

* Pentru activităţi desfăşurate cu ambarcaţiuni de agrement propulsate prin forţa

umană, în funcţie de tipul lor, acestea trebuie dotate cu veste de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord, un colac de salvare de un tip aprobat, o pereche de rame, o vâslă sau o pagaie, o saulă pentru remorcare. Vestele de salvare trebuie să fie de tip acceptat de ANR, sau un model conform standardelor EN 393, EN395, EN 396 sau EN 399, excluzând modelele cu umflare numai prin suflare cu gura. Aceste ambarcaţiuni îşi vor desfăşura activitatea numai în zona de agrement nautic, ce nu poate depăşi 300 m faţă de ţărm. Motovehiculele nautice trebuie să fie dotate cu veste de salvare pentru fiecare persoană, stingător de incendiu şi o saulă care să permită remorcarea;

* Persoanele care utilizează ambarcaţiuni de agrement, inclusiv planşe cu vele,

planşe aerotractate şi mijloace plutitoare tractate, trebuie să fie îmbrăcate cu veste de salvare de tip aprobat;

* Ambarcaţiunile de agrement trebuie să posede în permanenţă echipamentul de

armare şi de siguranţă, lipsa oricăruia dintre ele atrăgând oprirea din navigaţie a ambarcaţiunii în cauză;

* Titularul zonei de agrement nautic trebuie să aibă în vedere următoarele:
	+ Suspendarea activităţilor de agrement nautic în condiţii meteorologice

nefavorabile, titularul/responsabilul zonei fiind obligat să semnalizeze imediat participanţilor retragerea din zona de agrement până când condiţiile meteorologice de desfăşurare vor fi prielnice;

* + Programul de desfăşurare a activităţilor de agrement nautic va fi între orele

07,00-20,00 în timpul sezonului şi 07,00-18,00 în extrasezon;

* + Fiecare persoană aflată pe o ambarcaţiune va purta obligatoriu vestă de

salvare;

* + Să nu închirieze ambarcaţiuni de agrement nautic propulsate cu motor

şi/sau vele (inclusiv planşe cu motor) persoanelor ce nu deţin certificatul internaţional de conducător de ambarcaţiuni de agrement corespunzător zonei şi tipului de ambarcaţiune;

* + Pentru intrarea/ieşirea ambarcaţiunilor de agrement nautic se va utiliza un

culoar cu o deschidere (lăţime) către larg de 15 m, în cazul ambracţiunilor cu motor şi 10 m pentru ambarcaţiunile fără motor, culoarul va fi balizat corespunzător, având o lungime ce va depăşi cu cel puţin 30 m balizele pentru înotători. Balizele culoarului vor fi de culoare roşie sau portocalie, cu un diametru de minim 25-30 cm, iar la extremitatea dinspre larg de minimum 40-50cm;

* + Intrarea/ieşirea ambarcaţiunilor de agrement nautic în/din culaorul balizat

se va face cu o viteză redusă, în scopul evitării oricărui eveniment de navigaţie;

* + Va interzice accesul înotătorilor în culoarul delimitat cu balize pentru

intrarea/ieşirea ambarcaţiunilor de agrement nautic;

* + Dreptul de folosinţă a culoarelor de lansare la apă va fi liber persoanelor

fizice care desfăşoară activităţi de agrement nautic în scop personal;

* + Să atenţioneze utilizatorul ambarcaţiunii să nu se apropie cu

ambarcaţiunea pe care o utilizează la o distanţă mai mică decât cea de siguranţă faţă de alte ambarcaţiuni, stabilopozi, diguri, balize, nave de pescuit, nave în marş sau la ancoră, plase de pescuit ancorate, epave şi altele asemenea;

* + Să atenţioneze utilizatorul să nu iasă din zona de navigaţie înscrisă în

documentele navei;

* + Să nu depăşească limitele perimetrului zonei de agrement;
	+ Numărul maxim de persoane admise la bordul ambarcaţiunii de agrement

să nu fie mai mare decât cel menţionat în certificatul de ambarcaţiuni de agrement;

* + Să menţină permanent în stare de funcţionare una sau două ambarcaţiuni

de agrement cu motor, pregătite pentru intervenţie în zona de agrement;

* + Să răspundă cu promptitudine la orice solicitare a ofiţerului de căpitănie

privind salvarea vieţii umane pe apă, precum şi la solicitarea salvamarului, atunci când este cazul;

* + Să respecte normele de siguranţă a navigaţie şi de prevenire a poluării

mediului acvatic;

* + Să ţină un registru numerotat, sigilat şi ştampilat, în care se vor completa

datele persoanelor care închiriază ambarcaţiuni de agrement;

* + Să nu încredinţeze conducerea ambarcaţiunii de agrement nautic

persoanelor în stare de ebrietate sau aflate sub influenţa unor substanţe halucinogene.

Pentru exercitarea dreptului de control şi supraveghere pe linie de sigiuranţa navigaţiei şi protejării mediului acvatic, ofiţerilor de căpitănie li se va permite accesul la orice oră în punctele de agrement amenajate.

Situaţiile deosebite privind siguranţa navigaţiei vor fi aduse la cunoştinţă căpităniei portului, în cel mai scurt timp, de către operatorul economic.

* 1. **Norme specifice de siguranţă pentru nave de transport persoane**

**Navele destinate transportului de pasageri trebuie să fie inspectate periodic**, din punct de vedere tehnic, astfel ca întotdeauna să fie în perfectă stare de navigabilitate.

**Navele destinate transportării pasagerilor vor avea înscris cu vopsea la loc vizibil numărul maxim de persoane pe care le pot lua la bord**, conform cu autorizaţia dată de Căpitănia portului. Este interzis să se încarce nava peste numărul de persoane admis.**Pasagerii vor fi îmbarcaţi şi debarcaţi numai pe la scările cheiului sau prin locurile special amenajate în acest scop.** Se interzice categoric debarcarea pasagerilor direct pe cheiurile mai înalte decât puntea navei, prin agăţarea sau căţărarea pe trancheţii cheiurilor.

Ambarcarea şi debarcarea pasagerilor se vor face pe schela prevăzută cu balustradă şi supravegheaţi de conducătorul ambarcaţiunii.

La navele de pasageri, măsurile ce trebuie luate pentru prevenirea accidentelor sunt aceleaşi ca şi la celelalte categorii de nave, cu deosebire că la aceste tipuri de nave, fiind îmbarcaţi pasageri, este necesar să se acorde o atenţie deosebită prevenirii accidentării lor în timpul transportării.

**Conducătorul ambarcaţiunii trebuie să se conformeze şi să respecte toate restricţiile date de Căpităniile de port,** restricţii în ceea ce priveşte zona de navigaţie şi condiţiile meteorologice limită în care poate naviga.

**Toate persoanele aflate la bordul ambarcaţiunii de agrement se vor conforma ordinelor ce le sunt date de către conducătorul ambarcaţiunii** în interesul siguranţei navigaţiei sau ordinei la bord.

**Personalul de conducere al ambarcaţiunii trebuie să ia toate măsurile de precauţie pe care le impun îndatoririle generale de vigilenţă şi practica profesională curentă pentru a evita punerea în pericol a vieţii persoanelor de la bord precum şi de a crea piedici navigaţiei.**

**Personalul de conducere al ambarcaţiunii va purta în mod obligatoriu veste de salvare.**

**Toţi pasagerii de la bordul ambarcaţiunii vor purta în mod obligatoriu veste de salvare.**

**Răspunderea pentru neportul vestei de salvare de către pasageri revine conducătorului ambarcaţiunii**

În nici un caz **nu se va permite pasagerilor să conducă ambarcaţiunea.**

**2.7** **Cerinţe de siguranţă pentru protecţia pasagerilor**

**Înainte de îmbarcarea pasagerilor la bordul ambarcaţiunii, conducătorul de ambarcaţiune va face o scurtă prezentare a navei şi un scurt instructaj cu pasagerii** privind condiţiile de siguranţă ale transportului de pasageri, precum şi regulile şi obligaţiile pe care le au din punct de vedere al prevenirii accidentelor. Aceste obligaţii trebuie scrise şi afişate la loc vizibil.

**Se va urmări cu atenţie ca toţi pasagerii să respecte instrucţiunile specifice.**

**Conducătorul de ambarcaţiune de agrement are responsabilităţi** din punct de vedere al siguranţei ambarcaţiunii, pasagerilor de la bordul acesteia precum şi din punct de vedere al siguranţei navigaţiei din zona în care navigă.

**Conducătorul de ambarcaţiune trebuie să deţină un set de informaţii** pentru a putea naviga cu o ambarcaţiune de agrement şi anume:

* caracteristicile de exploatare ale navei cu care operează;
* capacitatea de manevră a navei în diferite situaţii de navigaţie şi în diferite zone de

navigaţie;

* categorii de riscuri care pot apare pe timpul operării navei şi măsuri de minimizare a

acestora;

* modalităţi de intervenţie în situaţii de urgenţă;
* regulamente de navigaţie.

**Conducătorul ambarcaţiunii trebuie să înţeleagă** faptul că, în interesul siguranţei navigaţiei, al integrităţii ambarcaţiunii şi a protejării vieţii pasagerilor de la bord, există prevederi legale ce trebuie respectate. În cazul nerespectării prevederilor legale în materie şi a provocării de accidente sau incidente, conducătorul ambarcaţiunii poate fi sancţionat atât contravenţional cât şi penal.

**Instrucţiunile pentru pasageri** vor cuprinde, cel puţin, următoarele:

* Înainte de îmbarcarea în ambarcaţiunea de agrement, toate persoanele vor îmbrăca vesta de salvare. Conducătorul ambarcaţiunii va verifica îndeplinirea acestei cerinţe de către fiecare pasager precum şi dacă aceştia au îmbrăcat corect vesta de salvare;
* La plecarea sau la sosirea ambarcaţiunii nu vă ridicaţi de pe locuri pentru a nu împiedica manevrele de plecare/acostare şi legare!;
* Nu ţineţi de vorbă, în timpul manevrelor, personalul care execută manevre cu ambarcaţiunea!;
* Coborârea persoanelor din ambarcaţiune trebuie să se facă încet, fără grabă şi cu atenţie sprijinindu-se tot timpul de balustrade;
* Este interzis persoanelor transportate cu ambarcaţiunea de a se prinde de corpul navei la care acostează sau de la care pleacă ambarcaţiunea;
* Supravegheaţi copiii, ţineţi-i întotdeauna lângă dumneavoastră!;
* În timpul marşului nu aruncaţi peste bord ţigări aprinse sau chibrituri aprinse!;
* Nu vă aplecaţi peste bord deoarece există pericolul de cădere în apă!;
* În cazul când observaţi pe cineva căzând în apă, aruncaţi primul colac de salvare cât mai aproape de cel căzut în apă şi daţi imediat alarmă „OM LA APĂ” astfel ca să fiţi auzit de personalul care conduce ambarcaţiunea;
* La ambarcare sau debarcare nu aglomeraţi schela de coborâre;
* Evitaţi aglomerarea în bordul în care se acostează;
* În timpul marşului rămâneţi aşezaţi pe locurile care v-au fost repartizate;
* La trecerea prin bazinele de petrol se va avea grijă ca pasagerii să nu fumeze.

Aceste prevederi nu sunt limitative, conducătorul ambarcaţiunii putându-le completa şi cu alte măsuri specifice, după caz.

**CAPITOLUL 3. SITUAŢII DE URGENŢĂ**

**3.1 Tipuri de situaţii de urgenţă**

**Situaţiile de urgenţă care pot apare pe timup transportului pe apă sunt:**

* incendiu/explozie la bord;
* coliziunea cu altă navă;
* eşuarea navei;
* scufundarea navei;
* pierderea stabilităţii navei (deplasarea greutăţilor de la bord);
* avarierea corpului navei;
* defecţiuni mecanice;
* ameninţare cu bombă.

**Situaţiile de pericol iminent**, se pot solda cu :

* pierderi de vieţi omeneşti;
* vătămări corporale grave;
* avarierea/pierderea de bunuri;
* poluarea mediului acvatic şi a mediului înconjurător.

**Cum se reacţionează în situaţii de pericol:**

Deprinderile de comunicare ale conducătorului ambarcaţiunii trebuie să ajute pasagerii de la bord în timpul unei situaţii de urgenţă, având în vedere că tot timpul aceştia trebuie să fie asiguraţi că situaţia este sub control.

Astfel pentru a ajuta pasagerii trebuie:

* să le vorbească cu încredere şi fermitate;
* să fie foarte convingători în momentul transmiterii informaţiilor pentru ca pasagerii să aibă încredere în persoana care dă comenzile;
* să vorbească concis, astfel încât toată lumea să poată înţelege mesajul;
* să fie pregătiţi pentru a da răspunsuri pasagerilor deoarece este ştiut faptul că aceştia obişnuiesc să ceară informaţii suplimentare;
* să li se comunice pasagerilor numai ceea ce se ştie cu certitudine şi nicidecum să se exprime propriile păreri cu privire la situaţia de urgenţă apărută;

**Depăşirea unei situaţii de urgenţă** pe timpul transportului pe apă depinde de gradul de instruire şi antrenare a personalului de conducere al ambarcaţiunii. Toti membrii echipajului trebuie să ştie cu exactitate ce se aşteaptă de la ei într-o situaţie de urgenţă, iar acest lucru se obţine numai prin antrenamente şi exerciţii, regulate şi realiste.

Astfel acest personal, trebuie să fie familiarizat cu modalitatea de intervenţie în caz de pericol, înaintea începerii activităţii de agrement nautic comercial.

Exerciţiile, pentru fiecare situaţie de urgenţă simulată, trebuie desfăşurate, pe cât posibil, ca şi când nava s-ar afla în situaţia de urgenţă respectivă.

Înainte de îmbarcarea persoanelor la bordul ambarcaţiunii, se va face un instructaj pentru ca aceste persoane să fie capabile sa utilizeze echipamentele si mijloacele de salvare, precum şi cele de stins incendiul.

Un instructaj poate acoperi diferite părţi ale echipamentelor sau mijloacelor de salvare şi de stins incendiul precum şi de acordare a primului ajutor medical.

Un asemenea instructaj trebuie făcut fiecărei persoane de la bord şi va include :

* localizarea şi utilizarea echipamentului de salvare;
* hipotermia, tratamentul de prim ajutor în caz de hipotermie şi alte proceduri

corespunzătoare de prim ajutor;

* instrucţiuni speciale necesare pentru utilizarea mijloacelor de salvare de la bord, în

condiţii meteorologice grele (vânt puternic/valuri);

* localizarea şi utilizarea mijloacelor de stins incendiu.
* Semnalele de solicitare asistenţă în caz de pericol

**În caz de accidentare**, primul ajutorul medical trebuie să fie însoţit în permanenţă şi de ajutor psihologic.

În momentul accidentului, victima poate intra în stare de şoc, dominată fiind de sentimente şi gânduri contradictorii, cum ar fi:

* Eu sunt vinovat?
* Sunt grav rănit?
* Voi ajunge la spital?
* Mă poate ajuta cineva?
* Mai este cineva rănit?
* Ce vor spune cei de acasă?

Suportul psihologic acordat accidentatului, de la început, previne riscul deteriorării circulaţiei sanguine şi astfel se măresc şansele de recuperare ale acestuia.

Controlează situaţia, nu intra în panică, păstrează-ţi autocontrolul!

Fii apropiat, dă căldură umană şi siguranţă!

Rămâi lângă accidentat, comunică permanent cu el, încurajează-l!

**3.2 Măsuri pentru salvarea vieţii umane pe apă**

Tot personalul de la bordul unei ambarcaţiuni de agrement trebuie să cunoască următoarele:

* locul de amplasare a echipamentului de salvare individual (colaci, veste de salvare);
* tehnici de utilizare a echipamentului individual de salvare;
* importanţa purtării vestei de salvare pe toată durata navigaţiei cu ambarcaţiunea;
* locul de amplasare a materialelor şi echipamentelor de stins incendiu;
* importanţa menţinerii unei anumite poziţii, pe timpul şederii la bordul ambarcaţiunii;
* importanţa menţinerii braţelor, mâinilor şi degetelor în interiorul ambarcaţiunii pe

timpul apropierii de pontonul de acostare;

* efectul deplasării ambarcaţiunii pe apă, a luminii solare, valurilor, vântului, sunetelor.

**Procedurile de salvare** trebuie să fie experimentate astfel încât fiecare persoană de la bord să ştie ce are de făcut în caz de situaţie de urgenţă şi să fie familiarizată cu:

* scopul şi modalitatea de utilizarea a echipamentului de intervenţie în situaţii de

urgenţă;

* atribuţiile ce trebuie îndeplinite la bordul ambarcaţiunii.

**Înecul** poate fi fatal în câteva minute, dacă ajungeţi în apă, în stare de inconştienţă şi nu aveţi îmbrăcată vesta de salvare.

Dacă aveţi această neşansă , respectaţi următoarele reguli:

* purtaţi permanent vesta de salvare;
* nu vă dezbrăcaţi şi nu vă descălţaţi;
* protejaţi-vă capul, prin orice mijloc;
* strângeţi-vă bine îmbrăcămintea la gât, la încheietura mâinilor şi la glezne;
* pe vreme rea, staţi cu spatele în vânt /val;
* mişcaţi-vă cât mai puţin posibil; nu încercaţi să înotaţi pentru că astfel vă irosiţi

energia;

* staţi cât mai strâns pentru a vă micşora suprafaţa velică; ridicaţi genunchii, ţineţi

picioarele lipite şi braţele strânse lateral – aşa zisa poziţie HELP (Heat and Energy Loss Prevention);

* dacă sunteţi mai multe persoane în apă, înlănţuiţi-vă cu braţele, dar nu vă legaţi unul

de altul, cu chingile vestelor de salvare, sau ale costumelor de imersiune.

**Cea mai cunoscută cauză a căderii unei persoane în apă** este cea datorată coliziunii ambarcaţiunii cu alte nave sau ambarcaţiuni. Pe lângă aceasta mai sunt o serie de cauze cum ar fi: conducerea riscantă a ambarcaţiunii, viteza excesivă, neatenţia conducătorului pe timpul navigaţiei, lipsa de experienţă a acestuia, conducerea sub influenţa băuturilor alcoolice sau a substanţelor halucinogene.

**O altă cauză care poate determina căderea unei persoane în apă este lipsa de atenţie şi de supravegehre pe timpul ambarcării sau debarcării persoanelor la şi de la bordul ambarcaţiunii.**

În cazul căderii unei persoane în apă într-un loc unde apa este suficient de adâncă, persoana trebuie sfătuită să înoate până la cel mai apropiat loc de unde poate ieşi din apă cu uşurinţă, pur şi simplu mergînd în picioare, sau utilizând echipamente cum ar fi o scară fixă a cheiului, un dispozitiv pentru recuperarea persoanei la bord sau o platformă de înot, în cazul în care acestea există la bordul ambarcaţiunii. In funcţie de starea vremii şi respectiv a temperaturii apei, persoana trebuie să iasă cât mai repede posbil din apă pentru a preveni hipotermia.

**Căderea unei persoane în apă pe timpul cât ambarcaţiunea este în mers.**

Acest fapt se poate întâmpla atunci când pe timpul navigaţiei ambarcaţiunea are un unghi de înclinare mai mare decât cel admis şi ca urmare o persoană se dezechilibrează şi este aruncată din scaunul său. La urcarea în ambarcaţiune conducătorul de ambarcaţiune este cel care repartizează persoanele pe locurile din aceasta, în funcţie de greutatea acestora astfel încât greutatea să fie repartizată uniform la bord şi ambarcaţiunea să fie echilibrată. Pe timpul deplasării persoanele de la bord trebuie să rămână aşezate pe locurile care le-au fost repartizate.

Pasagerii nu trebuie să stea în picioare atunci când ambarcaţiunea este în mişcare.

La bordul ambarcaţiunii trebuie să existe echipamentul necesar pentru salvarea unei persoane căzută în apă.

**Îndatoririle conducătorului de ambarcaţiune de agrement cu motor pentru salvarea persoanelor căzute în apă**

Atunci când de la bordul unei ambarcaţiuni se observă o persoană căzută în apă, conducătorul

acesteia are obligaţia morală şi legală de a acorda ajutorul necesar pentru salvarea vieţii umane.

Se vor folosi toate mijloacele de salvare disponibile la bordul ambarcaţiunii pentru salvarea

persoanei aflată în pericol de înec.

Salvarea unei persoane căzute în apă se va efectua astfel :

* se va micşora viteza ambarcaţiunii până la limita de guvernare;
* apropierea de persoana aflată în apă se va face urmărind ca aceasta să se afle în bordul

de sub vânt (barca se va afla faţă de omul căzut în apa spre direcţia din care bate vântul), măsura luată pentru protejarea omului căzut în apă;

* dacă este posibil se va arunca colacul de salvare către persoana căzuta în apă ;
* se va proteja persoana din apă de elicea ambarcaţiunii;
* după recuperare se va acorda, dacă este nevoie, primul ajutor medical.

**Hiportemia** este caracterizată de scăderea temperaturii corpului şi, în absenţa echipamentului de protecţie corespunzător, poate fi fatală în câteva ore. În cazul căderii persoanelor în apă cu în zone cu climă rece, se impun următoarele reguli:

* închideţi complet ambarcaţiunea, pentru a împiedica pătrunderea aerului rece (totuşi,

la intervale regulate se impune ventilarea, pentru eliminarea bioxidului de carbon acumulat);

* protejaţi-vă cu cât mai multe haine/pături; izolarea capului este importantă, deoarece

acesta radiază multă căldură;

* hainele ude nu izolează corpul şi este mai bine să fie scoase şi uscate înainte de a fi

reîmbrăcate;

* utilizaţi mijloacele de protecţie termică existente în ambarcaţiune;
* încălziţi-vă reciproc; staţi cât mai strâns unul de altul, fără a afecta stabilitatea

ambarcaţiunii;

* faceţi exerciţii simple, cum ar fi întinderea membrelor şi mişcarea degetelor; acest

lucru ajută circulaţia, fără a vă irosi energia;

* supravegheaţi-vă reciproc şi faceţi apeluri regulate; primele semne de hipotermie sunt

apatia şi indiferenţa;

* înlocuiţi regulat persoana care face veghe exterioară, ea fiind cea mai expusă frigului.

**Deshidratarea**

Deshidratarea reprezintă pierderea de apă conţinută în corpul uman şi, atunci când corpul nu este hidratat corespunzător, poate fi fatală în câteva zile (7-10 zile). De aceea, în caz de situaţie de urgenţă, se vor avea în vedere următoarele:

* nu beţi niciodată apă de mare, nici chiar amestecată cu apă dulce; sarea conţinută de aceasta ucide mai repede decât setea;
* colectaţi cât mai multă apă de ploaie (sau condens) , iar înainte de consum testaţi-o să vedeţi dacă are gust bun/normal;
* nu consumaţi alcool;

În afara pericolelor majore, se mai pot întâlni şi alte pericole, cum ar fi: degerarea, insolaţia, arsurile solare, răul de mare, poluare sau incendiu la suprafaţa mării, incendiu la bordul ambarcaţiunii etc.

**Răsturnarea ambarcaţiunii**

Majoritatea situaţiilor de răsturnare a ambarcaţiunilor au loc din cauza erorii umane, respectiv a neatenţiei şi a lipsei de experienţă a conducătorului ambarcaţiunii. Aceste situaţii pot fi create prin schimbarea bruscă a direcţiei de mers a ambarcaţiunii utilizând o viteză excesivă.

O altă situaţie ar fi atunci când ambarcaţiunea este ancorată necorespunzător sau împotriva curentului apei sau pe timp cu vânt foarte puternic, toate acestea facând ambarcaţiunea instabilă.

Pentru a reduce riscul răsturnării ambarcaţiunii trebuie să aveţi permanent în minte următoarele:

* Informaţi-vă cu privire la starea vremii înainte de plecarea în voiaj. Fiţi conştient de

forţele externe care acţionează asupra navei cum ar fi vânt, valuri, adâncimea apei precum şi de anotimp;

* Nu supraîncărcaţi ambarcaţiunea. Fiţi conştient de calităţile şi capacităţile

ambarcaţiunii precum şi de faptul că prin supraîncărcarea unei nave se poate afecta bordul liber, ceea ce poate determina pătrunderea apei în ambarcaţiune;

* Faceţi tot posibilul ca ambarcaţiunea să funcţioneze cu rezervoarele de combustibil şi

de apă de balast, umplute cât mai mult posbil. Aceasta va contribui la reducerea posibilităţii de deplasare a greutăţilor lichide şi la menţinerea stabilităţii ambarcaţiunii;

* Ţineţi trapele, uşile, ferestrele închise. Aceasta va preveni intrarea apei în

ambarcaţiune;

* Reglaţi viteza şi cursul ambarcaţiunii pentru a minimiza mişcările de balans ale

acesteia şi de a menţine stabilitatea acesteia;

* Evitaţi schimbările brusce de viteză pentru a nu pune în pericol stabilitatea

ambarcaţiunii.

Există întotdeauna **semne de avertizare** cu privire la faptul că ambarcaţiunea poate deveni instabilă şi se poate răsturna, poate lua apă sau se poate scufunda. De aceea, ambarcaţiunea trebuie verificată şi vizual. Daca aceasta este înclinată într-un bord, înseamnă că apa a intrat în ambarcaţiune, iar dacă pescajul nu este reglat în mod corespunzător înseamnă că ambarcaţiunea a luat apă. În acest caz verificaţi dacă dopul de golire a ambarcaţiunii este fixat corespunzător. Uneori în cazul în care pompa de santină funcţionează la frecvenţe neobişnuite, acesta ar putea fi un semn că barca ia apă. Luarea în considerare a acestor semne precum şi a măsurilor preventive de întreţinere a ambarcaţiunii, reduc riscul de accident prin pierderea stabilităţii ambarcaţiunii.

Dacă ambarcaţiunea se răstoarnă, toate persoanele trebuie să rămână în apropiere de aceasta, deoarece aceasta cu oameni împrejurul ei este mai uşor de localizat decât un număr de persoane împrăştiate cărora li se vede doar capul la suprafaţa apei. Fiecare persoană trebuie să încerce să se urce pe ambarcaţiunea răsturnată cât mai sus posibil, în primul rând pentru a perveni hipotermia. Dacă ambarcaţiunea s-a scufundat deja, toate persoanele trebuie să stea grupate la un loc.

**Eşuarea**

Această situaţie de pericol este datorată cel mai adesea necunoaşterii zonei de navigaţie de către conducătorul de ambarcaţiune. De aceea regulamentele de navigaţie prevăd obligativitatea deţinerii la bord a hărţilor de navigaţie. Adâncimea apei din zona în care navigă ambarcaţiunea trebuie să fie cunoscută nu numai din motive de siguranţă ci şi din motive de prevenire a avarierii sistemului de propulsie. Dacă elicea loveşte fundul apei poate cauza avarii importante din punct de vedere ecologic şi uneori chiar şi daune de poluare a mediului.

**3.3 Măsuri în caz de incendiu**

**Riscul izbucnirii unui incendiu la bordul unei ambarcaţiuni de agrement** este de regulă extrem de scăzut. Cu toate acestea, acest risc nu poate fi total eliminat şi prin urmare nu trebuie neglijat. Adoptarea unor măsuri de prevenţie serioase, poate reduce substanţial probabilitatea producerii unui incendiu sau minimiza efectul acestuia.

Principalele măsuri care trebuie luate pentru protecţia contra incendiilor:

**Măsuri de protecţie de ordin constructiv:**

* construcţia ambarcaţiunii, a dotărilor şi furniturilor să fie din materiale cu slabe proprietăţi combustibile,
* instalaţia electrică să aibă clasă de protecţie ridicată;
* sistemul de alimentare cu combustibil şi rezervoarele de stocare a acestuia să fie protejate şi izolate corespunzător;
* motorul ambarcaţiunii să fie de un tip omologat, fără elemente de improvizaţie, cu certificat de revizie tehnică periodică.

**Măsuri de prevenirea incendiului:**

Conducătorul ambarcaţiunii trebuie să aibă cunoştinţe şi competenţe privind prevenirea şi combaterea incendiilor la nave, precum şi aptitudini de leader şi crowd management.

El trebuie să se impună ca unic conducător şi coordonator al întregii activităţi ce ţine de siguranţa navigaţiei şi a pasagerilor, să interzică cu desăvârşire fumatul la bord, precum şi utilizarea focului deschis (facle, artificii, petarde, etc);

Să ofere pasagerilor un minim instructaj referitor la procedurile corecte de urmat în caz de incendiu care ar putea să cuprindă, dar nu neaparat să se limiteze la următoarele aspecte:

* Atenţionarea conducătorului asupra oricărui indiciu ce ar putea sugera prezenţa unui

potenţial pericol (miros, fum, scântei, încălzire excesivă, etc.);

* Păstrarea calmului şi respectarea indicaţiilor conducătorului;
* Familiarizarea sumară a pasagerilor cu mijloacele de care dispune ambarcaţiunea

pentru combaterea incendiilor şi cu acţiunile ce trebuie intreprinse la solicitarea conducătorului de cei ce se află în imediata apropiere a focului;

* Abandonarea navei numai la ordinul acestuia şi doar prin zona indicată (bordul babord, tribord, etc),

**Măsuri de combatere a incendiului:**

În cazul producerii unui incendiu la bordul unei ambarcaţiuni, cel mai probabil acesta implică motorul ambarcaţiunii sau materiale potenţial combustibile (textile, sintetice, hârtie, plastic etc.).

Dotarea cu stingătoare de incendiu adecvate şi un anumit număr de pături pături ignifuge (în funcţie de mărimea ambarcaţiunii) specializate pentru înăbuşirea focului este o măsură adecvată de luptă contra incendiilor.

**Stingătoarele portabile** constituie prima linie de apărare împotriva focului. Majoritatea incendiilor au un început de mică amploare iar o acţiune promptă şi hotărâtă cu un stingător sau mai multe în paralel poate pune rapid capăt unei situaţii care ar deveni altfel foarte periculoasă.

Stingătorul este un aparat de stingere acţionat manual, care conţine o substanţă stingătoare (apă, spumă, pulbere, CO2), ce poate fi refulată şi dirijată asupra unui focar de ardere, sub efectul presiunii unui gaz (Azot sau CO2).

Persoanele de la bordul ambarcaţiunilor trebuie să primească instrucţiuni clare referitoare la utilizarea diverselor tipuri de stingătoare şi să participe la demonstraţii practice, prin descărcarea prin rotaţie a unor stingătoare, în scopul dobândirii de experienţă şi încredere în sine şi în aparatul respectiv. Fiecare stingător trebuie marcat corespunzător printr-o etichetă dintr-un material durabil şi care să cuprindă următoarele informaţii: numele fabricantului, pictograme cu clasele de foc pentru care este recomandat, text şi pictograme cu indicaţii de utilizare, tipul şi cantitatea de agent de stingere, termen de utilizare, detalii referitoare la autorizare.

**3.4 Măsuri necesare de acordare a primului ajutor medical**

Primul ajutor trebuie acordat imediat pentru :

* restabilirea respiraţiei şi activităţii inimii;
* controlarea hemoragiei;
* îndepărtarea efectelor intoxicării;
* prevenirea eventualelor leziuni sau afecţiuni pe care le poate suporta ulterior

pacientul.

**O diagnosticare rapidă şi corectă a stării pacientului** trebuie efectuată imediat, la locul producerii accidentului, pentru a putea determina tipul şi gravitatea traumei. Deoarece fiecare secundă poate conta, trebuie îndepărtate numai articolele de îmbrăcăminte care pot împiedica acordarea primului ajutor.

Trebuie, de asemenea, verificat pulsul pacientului. Dacă nu poate fi simţit la încheietura mâinii, trebuie încercat la carotidă, pe partea laterală a gâtului.

Dacă pulsul nu se simte nici la carotidă, se va efectua masaj cardiac şi respiraţie artificială. Dacă pacientul are pulsul slab şi rapid, pielea este palidă, rece şi posibil umedă, iar respiraţia este neregulată, atunci este în stare de şoc şi trebuie să se intervină corespunzător. Şocul poate constitui un real pericol pentru viaţa pacientului, iar prevenirea lui reprezintă unul din principalele scopuri ale primului ajutor.

Pacientul trebuie menţinut într - o poziţie care descoperă cel mai bine rana. De obicei, poziţia recomandată este întins la orizontală, deoarece ajută la creşterea debitului fluxului sanguin către cap. De asemenea, trebuie examinată respiraţia pacientului şi verificat dacă există o posibilă hemoragie. Dacă victima nu respiră, procedaţi imediat la respiraţia artificială gură la gură sau gură la nas.

Hemoragiile puternice trebuie să fie controlate şi oprite.

În timpul intervenţiei, daca este conştient, pacientul trebuie încurajat, asigurându- l că i se va acorda tot ajutorul posibil. Persoana care acordă primul ajutor trebuie să afle de la pacient care sunt locurile dureroase. Victima va fi întinsă la orizontală şi mişcată numai atunci când este absolut necesar. Trebuie observată starea generală a acesteia, inclusiv orice semn sau simptom care pot indica o rană sau o afecţiune anume.

Pacientul nu trebuie să fie mişcat dacă se bănuiesc leziuni la gât sau la coloana vertebrală. În cazul fracturilor, acestea trebuie să fie imobilizate cu ajutorul atelelor, înainte ca pacientul să fie mişcat.

Rănile şi majoritatea arsurilor trebuie să fie pansate pentru a preveni infectarea lor.

Odata ce au fost luate măsurile necesare pentru stabilizarea stării pacientului, acesta trebuie examinat amănunţit pentru a descoperi alte eventuale leziuni.

Victima trebuie învelită pentru a preveni scăderea temperaturii corpului.

Dacă este necesar, protejaţi pacientul de contactul cu căldura prea puternică.

În nici un caz nu se va administra alcool.

**Nu subestimaţi şi nu consideraţi ca fiind minore următoarele situaţii :**

* inconştienţa;
* simptome de hemoragie internă;
* răni provocate de obiecte ascuţite (ex. înjunghieri);
* leziuni în zona articulaţiilor;
* posibile fracturi;
* leziuni ale ochilor.

**Nu declaraţi victima ca fiind decedată** decât dacă mai multe persoane constată următoarele:

* pacientul nu mai are puls şi nu se aude nici un zgomot când vă apropiaţi urechea de pieptul pacientului;
* respiraţia este oprită;
* ochii sunt opaci;
* are loc o răcire progresiva a corpului (acest simptom poate să nu se producă dacă temperatura aerului este apropriată de cea a corpului omenesc).

**Transportul accidentaţilor**

Este unul din paşii acordării primului ajutor, de o importanţă hotărâtoare pentru viaţa victimei. Un transport intempestiv sau incorect efectuat, poate agrava leziunile preexistente favorizând instalarea morţii, înainte de a fi acordat primul ajutor medical calificat.

Condiţile pe care trebuie să le îndeplinească un transport corect sunt următoarele:

* să fie efectuat numai după ce s-au luat primele măsuri privind:
	+ evaluarea şi restabilirea funcţiilor vitale;
	+ inventarierea leziunilor;
	+ asigurarea hemostazei provizorii sau definitive;
	+ imobilizarea provizorie a segmentelor fracturate;
	+ acoperirea plăgilor cu material curat( pe cât posibil, steril);
	+ calmarea durerii, atunci când se dispune d eo trusă de prim ajutor;
* asigurarea unui număr suficient de persoane care să poată face o încărcare a bolnavului pe targă, în condiţii corespunzătoare;
* să fie rapid, dar prudent, să evite variaţiile d eviteză şi frânările brusce care pot determina complicaţii;
* să asigure o poziţie corectă în funcţie de starea anatomică şi fiziologică a bolnavului şi care să permită acordarea ajutorului medical în timpul transportului,
* victima să fie acoperită;
* pe tot timpul transportului , victima să fie supravegheată;
* victima să fie transportată la unitatea sanitară care poate să acorde asistenţă medicală specializată, în funcţie de afecţiunile acesteia.

**Trusa de prim ajutor medical**

Aceasta va conţine, dar nu se va limita la: faşă de tifon de 8 cm. lăţime, comprese sterile, bandaje, leucoplast, bandaj elastic, foarfece, tampoane sterile, vată, aspirine, calmante forte, algocalmin, paracetamol, termometru, soluţie de iod, ace de siguranţă, pensă fără dinţi, apă oxigenată, săpun, lanternă, antihistaminic pentru reacţii alergice etc.

**Primul ajutor in cazul unei victime aproape înecate**, constă in administrarea de oxigen la nivel pulmonar, fara a agrava o potenţială leziune de coloană cervicală. Dacă victima nu respiră, se va începe imediat respiraţia gură-la-gură. Aceasta include şi respiratia gură la gură efectuată în apă - în timpul deplasării către mal a victimei se va asigura ventilaţia la fiecare 5 secunde. În cazul în care căile respiratorii sunt obstrucţionate, se va efectua manevra Heimlich pentru dezobstrucţie, prin plasarea degetelor în formă de pumn la nivelul stomacului victimei şi crearea unei presiuni la nivel abdominal. Manevra se efectuează până la dezobstrucţia căilor aeriene - compresiile toracice sunt dificil de efectuat în apă în cazul în care nu există o suprafaţă plană. Odată ajunşi la mal, se va reevalua respiraţia şi circulaţia pacientului (pulsul şi ritmul cardiac). In cazul în care pacientul prezintă respiraţie şi circulaţie normale fără a exista suspiciune de leziune a coloanei cervicale, se va plasa pacientul în poziţie de siguranţă (întins pe burtă, braţele întinse la nivelul umerilor şi îndoite, capul într-o parte şi piciorul de aceeaşi parte îndoit în unghi drept de la nivelul bazinului) pentru a menţine căile aeriene libere şi a asigura drenajul apei înghiţite. Dacă pacientul nu respiră, se va începe resuscitarea cardio-pulmonară (respiraţie gură la gură şi compresii toracice) până la sosirea ambulanţei sau până persoana începe să respire. Prevenirea hipotermiei prin îndepărtarea hainelor ude şi învelirea în pături calde şi supravegherea pacientului până la sosirea personalului medical autorizat.

**Şocul**

Şocul care poate apare în urma producerii unui accident, este rezultatul dereglării funcţiilor vitale ale diferitelor organe ale corpului datorită unei proaste circulaţii a sângelui sau a lipsei de oxigen.

Şocul urmează de obicei rănirilor grave cum sunt arsurile, rănile provocate în urma unui impact puternic cu corpuri dure (în special la piept şi abdomen), fracturilor sau altor răni care provoacă dureri puternice. Pierderea unei mari cantităţi de sânge, precum şi reacţiile alergice, intoxicaţia cu droguri, medicamente, gaze sau alte substanţe chimice, intoxicaţia cu alcool şi ulcerul perforat duce, de asemenea, la apariţia stării de şoc. Şocul poate urma şi unor boli grave ca infecţiile, crizele şi atacurile de cord.

În unele cazuri, răspunsul emoţional la vederea unor răni uşoare sau chiar la vederea unei cantităţi mici de sânge poate fi atât de puternic încât persoanele respective se simt slăbite, au stări de ameţeală şi pot leşina. Această reacţie constituie o formă uşoară de şoc care nu este gravă şi care dispare repede dacă pacientul va sta la orizontală.

Stările de şoc severe constituie o reală ameninţare pentru viaţa pacientului.

Semnele şi simptomele şocului sunt:

* Paliditatea - pielea este palidă, rece, şi deseori umedă; ulterior, pielea capătă o culoare

cenuşiu-albăstrie; dacă pacientul are pielea închisă la culoare, se va examina culoarea unghiilor;

* Respiraţie sacadată şi superficială; un alt simptom este şi acela de respiraţie

neregulată şi adâncă;

* Senzaţie de sete, greaţă şi vomă; aceste simptome se întâlnesc cel mai des în cazul

pacienţilor cu leziuni hemoragice, aflaţi în stare de şoc;

* Puls slab si rapid; de obicei, rata pulsului este peste 100;
* Stare de nelinişte, excitaţie şi anxietate; aceste simptome apar la început iar ulterior, se declanşează starea de inconştienţă; în această ultimă fază, pupilele sunt dilatate.

Deşi este posibil ca aceste simptome să nu fie evidente, persoanele care au suferit răni grave vor fi tratate în vederea prevenirii declanşării stării de şoc.

**Măsuri de prim ajutor:**

* Eliminati cauzele producerii şocului; aceasta implică controlarea hemoragiei, reglarea

respiraţiei, şi îndepărtarea durerii;

* Aşezaţi pacientul la orizontală; picioarele victimei se vor ridica cu aprox. 30 cm.

pentru a îmbunătăţi circulaţia sângelui către inimă şi cap; acest lucru nu se va face dacă pacientul a suferit răni la cap, pelvis, şira spinării sau piept sau există dificultăţi în respiraţie;

* Ţineţi victima la căldură, dar nu într-o atmosferă încinsă; prea multă căldură duce la

creşterea temperaturii corpului şi determină creşterea debitului fluxului sanguin de la organele vitale către zonele periferice ale corpului;

* Administrarea substanţelor lichide; acestea nu se vor administra pe cale orală dacă

pacientul este inconştient, are stări de somnolenţă, convulsii sau va suferi o intervenţie chirurgicală; de asemenea, nu se vor administra substanţe lichide dacă există răni ale abdomenului sau leziuni cerebrale; dacă nu este vorba de nici una din situaţiile de mai sus, daţi pacientului o soluţie de sare pe cale orală(o jumătate de pahar la fiecare 15 minute); nu se va administra niciodată alcool; administrarea pe cale intravenoasă a substanţelor lichide este de preferat în tratarea şocului, dacă există o persoană competentă să facă acest lucru; se va administra intravenos soluţie de Dextran ( 60 g/litru) şi clorură de sodiu (9 g/litru).

**Hemoragiile**

Corpul omenesc conţine aprox. 5 litri de sânge. Un adult sănătos poate pierde până la jumătate din această cantitate de sânge, fără a suferi afecţiuni grave, dar pierderea a mai mult de jumătate din cantitatea de sânge, poate constitui o ameninţare pentru viaţă.

Hemoragia vaselor mari de sânge ale braţelor, gâtului şi ale coapselor poate duce la pierderea unei mari cantităţi de sânge într-un timp scurt, iar victima poate muri în câteva minute. Prin urmare, hemoragiile trebuie oprite imediat, pentru a preveni o pierdere excesivă de sânge.

Semnele şi simptomele unei pierderi prea mari de sânge sunt: slăbiciune fizică sau leşin, ameţeală, paliditate, piele umedă şi lipicioasă, senzaţie de greaţă, sete, puls rapid, slab şi neregulat, respiraţie sacadată, pupile dilatate, ţiuit în urechi, stare de nelinişte şi teamă. Pacientul îşi poate pierde cunoştinţa şi i se poate opri respiraţia. Numărul şi intensitatea reacţiilor diferă în funcţie de cantitatea de sânge pierdută şi de zona afectată.

Odată ce a fost oprită hemoragia, pacientul se va aşeza într-o poziţie recuperatorie, încurajându-l să stea liniştit.

În cazul în care se bănuiesc răni interne, nu se vor administra substanţe lichide pe cale orală.

**Controlul hemoragiei**

Hemoragia poate fi controlată prin aplicarea presiunii directe, ridicarea zonelor afectate şi exercitarea de presiune în punctele de presiune.

Garoul se va aplica numai în cazul în care orice altă metodă folosită pentru a opri hemoragia nu a dat rezultate.

**Presiune directă**

Cea mai simplă metodă de a controla hemoragiile constă în a aplica un pansament peste rană şi a apăsa direct cu palma pe pansament. Este indicat a se utiliza un pansament steril sau cea mai curată cârpă pe care o aveţi la dispoziţie. În cazul în care nu aveţi la îndemână un pansament sau o cârpă, folosiţi mâna goală, până când puteţi face rost de un pansament adecvat.

Dacă pansamentul se îmbibă cu sânge, se va aplica un nou pansament peste primul, exercitând în continuare presiune asupra rănii. Nu se va îndepărta primul pansament deoarece se poate întrerupe procesul de coagulare a sângelui.

Se va aplica apoi un bandaj peste pansament pentru a-l fixa. Bandajul se va lega strâns, pentru a exercita o presiune suplimentară.

Nu împiedicaţi circulaţia sângelui. Pulsul trebuie să se simtă în apropierea zonelor afectate, chiar dacă sunt situate la distanţă faţă de inimă. Dacă bandajul a fost aplicat corect, nu se va schimba pentru cel putin 24 ore. Dacă pansamentul nu este îmbibat cu sânge şi circulaţia

sângelui sub bandaj este bună, nu se va schimba pansamentul pentru mai multe zile.

**Ridicarea părţilor afectate ale corpului**

În cazul în care s-au produs leziuni urmate de hemoragie în zona capului sau la extremităţi, se vor ridica părţile afectate, acest fapt ducând la diminuarea debitului sanguin către zonele afectate, datorită micşorării presiunii sângelui. După ridicarea zonelor afectate, acestea se vor pansa şi apoi bandaja, aplicându-se presiunea directă.

**Punctele de presiune**

În cazul în care presiunea directă şi ridicarea părţilor afectate nu sunt eficiente, se va exercita presiune directă pe arterele care alimentează zona respectivă cu sânge. Deoarece această metodă reduce circulaţia sângelui către zona afectată de sub punctul de presiune, se va aplica numai când este absolut necesar şi numai până când hemoragia s-a diminuat.

**Garoul**

Garoul se va aplica pentru controlul hemoragiei, numai atunci când celelalte metode nu au fost eficiente. Spre deosebire de presiunea directă, garoul întrerupe circulaţia sângelui sub punctul unde a fost aplicat. Lipsa de oxigen şi sânge afectează ţesuturile, ceea ce poate duce ulterior la amputarea membrului. Slăbirea periodică a garoului duce la pierderea de sânge şi riscul apariţiei stării de şoc. Dacă garoul este prea strâns legat sau prea îngust, va produce leziuni ale muşchilor, nervilor şi a vaselor de sânge; dacă este prea slab strâns nu va putea controla suficient cantitatea de sânge pierdută.

**Fracturile**

O fractură este o ruptură a osului. Osul poate fi rupt în două sau mai multe părţi sau poate suferi o fisură longitudinală. Fracturile se numesc închise, atunci când pielea nu este spartă de os şi deschise, atunci când osul produce o rană vizibilă la exterior.

Manevrarea necorespunzătoare a pacientului poate transforma o fractură simplă într-una compusă care, datorită hemoragiei provocate, duce la starea de şoc, în special în cazul în care este vorba de o fractură a oaselor mari.

Indiciile şi simptomele care indică o posibilă fractură sunt:

* Corpul sau numai membrele au intrat în contact cu obiecte dure;
* Victima sau alte persoane au auzit ruptura osului;
* Durere intensă, în special la apăsare sau mişcare;
* Distorsiune - comparaţi membrul sănătos cu cel accidentat, pentru a vedea dacă acesta

din urmă este inflamat, îndoit, răsucit sau mai scurt;

* Neregularitate - capetele osului rupt se pot vedea în cazul unei fracturi deschise sau se

pot simţi sub piele, în cazul unei fracturi închise;

* Neputinţa de folosi membrul afectat - victima se poate afla în situaţia de a nu mai

putea folosi zona corpului accidentată. Poate avea dureri puternice dacă incercaţi să o mişcaţi. Urmăriţi mimica feţei în această situaţie. În cazul în care capetele osului rupt rămân îmbinate, pacientul se poate mişca dar va simţi, de asemenea, durere.

* Umflarea zonei afectate - zona poate fi inflamată şi vânată, fapt care de obicei se

datorează unor hemoragii interne. Inflamarea zonei are loc imediat, iar colorarea pielii se produce ulterior.

Pacientul nu trebuie mişcat decât numai dacă există pericolul producerii unor noi accidente. În caz contrar, primul lucru care trebuie făcut este oprirea hemoragiei şi imobilizarea fracturii cu atele.

Pentru imobilizarea fracturilor se vor utiliza atele pneumatice, care sunt foarte indicate, dar care nu sunt eficiente în cazul fracturilor situate mult deasupra genunchilor sau cotului, deoarece nu asigură o suficientă imobilizare. Atela se va aplica în zona fracturii şi se va umfla cu gura. Sunt contraindicate alte metode de umflare a atelelor, deoarece acestea pot deveni prea rigide, dure, împiedicând astfel circulaţia sângelui. Atelele pneumatice se pot monta peste rana pansată.

Atelele sunt confecţionate din plastic transparent, ceea ce permite ca orice sângerare să poată fi observată.

Pentru a asigura o bună imobilizare a fracturii, atelele trebuie să fie suficient de lungi pentru a acoperi zona afectată şi a se extinde deasupra încheieturii osului fracturat.

Atelele pneumatice se folosesc atât pe navă cât şi la transportarea victimei la spital . Nu vor fi aplicate mai mult de câteva ore. După această perioadă se vor utiliza alte metode de imobilizare.

Imobilizaţi membrul afectat în poziţia în care l-aţi găsit, dacă acest lucru este posibil. Dacă este necesar a se mişca partea afectată pentru a îmbunătăţi circulaţia sângelui sau din alte motive, întâi trageţi cu grijă de membrul afectat şi îndepartaţi-l de corp.

**3.5 Măsuri în caz de poluare accidentală**

În caz de deversare accidentală de reziduuri petroliere sub orice formă sau a amestecurilor acestor reziduuri cu apă, sau în caz de ameninţare cu o astfel de deversare, conducătorul ambarcaţiunii trebuie să anunţe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată, indicând cât mai exact posibil, locul unde a avut loc deversarea precum şi natura deversării.

Reţeaua de căi navigabile este deschisă navigaţiei pentru toţi operatorii şi persoanele care îndepolinesc cerinţele legale în materie. Pentru a putea fi utilizată în mod durabil, trebuie să avem grijă de ea.

Regulile cu privire la prevenirea poluării mediului înconjurător prin activitatea de navigaţie se referă la riscurile majore pentru sănătate pe care le poate crea poluarea apelor navigabile cu ape reziduale, gunoi şi hidrocarburi, reguli care în mare parte se aplică şi ambarcaţiunilor de agreement.

Vor trebui luate toate măsurile de prevenire a poluării încă din timpul construcţiei ambarcaţiunii precum şi pe timpul exploatării acesteia, conform reglementărilor legale în materie.

**Reducerea poluării cu ape de santină**

Uleiul, combustibilul, lichidul de răcire şi de transmisie sunt câteva exemple de surse de poluare care afectează mediul acvatic, în cazul în care sunt deversate peste bord. Deversarea acestora peste bord, se face în mod uzual cu pompe de santină automate.

Substanţele pentru curăţirea santinei, chiar şi cele biodegradabile, transformă reziduurile grosiere în picături mici, mai puţin vizibile. Lavetele absorbante pentru curăţirea santinei sunt foarte utile, deoarece acestea sunt concepute pentru a absorbi produsele petroliere şi a respinge apa.

Câteva măsuri pentru a reduce la mimimum poluarea cu ape de santină:

* Opriţi pompele automate de santină şi utilizaţi-le doar atunci când este necesar şi

când santina conţine doar apă; şi

* Utilizaţi prosoape şi lavete pentru a absoarbe uleiurile, combustibilul şi lichidul de

racire şi de transmisie. După utilizare depozitaţi prosoapele şi lavetele în containerele special pentru deşeuri.