



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 188 (XXXII) — Nr. 984

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 26 octombrie 2020

### SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
<b>DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE</b>	
Decizia nr. 528 din 30 iunie 2020 referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 102 alin. (3) lit. e) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice ....	2–3
<b>ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE</b>	
1.817. — Ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor pentru aprobarea Regulamentului de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc.....	4–20
2.881. — Ordin al ministrului finanțelor publice privind prospectul de emisiune a obligațiunilor de stat cu cupon denuminate în euro lansate în luna octombrie 2020 ....	21–22
<b>ACTE ALE AUTORITĂȚII ELECTORALE PERMANENTE</b>	
Raport detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale — candidat independent Scurtu Vasile .....	23
Raport detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale — candidat independent Spătar Alexandru .....	24
Raport detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale — candidat independent Stoian Letiția .....	25
Raport detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale — candidat independent Stoica Nicolae .....	26
Raport detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale — candidat independent Sturz Ionuț-Viorel .....	27
Raport detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale — candidat independent Sucaciu Gheorghe .....	28
Raport detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale — candidat independent Suciu Viorel .....	29
Raport detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale — candidat independent Szasz Attila .....	30
Raport detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale — candidat independent Vadas Laszlo .....	31
Raport detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale — candidat independent Vrabie Nicoleta.....	32

**DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE****CURTEA CONSTITUȚIONALĂ****DECIZIA Nr. 528**

din 30 iunie 2020

**referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 102 alin. (3) lit. e)  
din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice**

Valer Dorneanu	— președinte
Cristian Deliorga	— judecător
Marian Enache	— judecător
Daniel Marius Morar	— judecător
Mona-Maria Pivniceru	— judecător
Gheorghe Stan	— judecător
Livia-Doina Stanciu	— judecător
Elena-Simina Tănăsescu	— judecător
Varga Atilla	— judecător
Simina Popescu-Marin	— magistrat-asistent

Cu participarea reprezentantului Ministerului Public, procuror Sorin-Ioan-Daniel Chiriazii.

1. Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a prevederilor art. 102 alin. (3) lit. e) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, excepție ridicată de Valentin Cacina în Dosarul nr. 2.097/197/2017 al Tribunalului Cluj — Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale și care formează obiectul Dosarului Curții Constituționale nr. 120D/2019.

2. La apelul nominal lipsesc părțile. Procedura de citare este legal îndeplinită.

3. Cauza fiind în stare de judecată, președintele Curții acordă cuvântul reprezentantului Ministerului Public, care pune concluzii de respingere a excepției de neconstituționalitate, ca neîntemeiată, sens în care subliniază că stabilirea unor sancțiuni principale sau complementare în materie contravențională constituie atributul legiuitorului, fără a fi încălcate dispozițiile art. 16 și 53 din Constituție. De asemenea, invocă jurisprudența în materie a Curții Constituționale.

**CURTEA,**

având în vedere actele și lucrările dosarului, reține următoarele:

4. Prin Încheierea din 5 decembrie 2018, pronunțată în Dosarul nr. 2.097/197/2017, **Tribunalul Cluj — Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 102 alin. (3) lit. e) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.** Excepția de neconstituționalitate a fost ridicată de Valentin Cacina cu prilejul soluționării apelului formulat împotriva unei sentințe pronunțate într-o cauză având ca obiect soluționarea plângerii împotriva procesului-verbal de constatare și sancționare a unei contravenții.

5. În motivarea excepției de neconstituționalitate autorul acesteia susține, în esență, că dispozițiile legale criticate sunt neconstituționale deoarece instituie sancțiunea complementară a suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 90 de zile. Instituirea unei asemenea sancțiuni complementare nu respectă principiul proporționalității, având în vedere că sancțiunea complementară a suspendării dreptului de a conduce, pe o perioadă maximă de 90 zile, este o sancțiune fixă, aplicabilă fără a se ține cont de pericolul social al faptei săvârșite. Astfel, se aplică același tratament sancționator unor situații de speță diferite, de vreme ce, indiferent cu cât se depășește viteza legală cu mai mult de 50 km/h peste maximul

legal, se aplică sancțiunea complementară. Or, pentru o aplicare corectă a principiului proporționalității și al nediscriminării, trebuie analizat, de la caz la caz, în funcție de situația dată, rezultatul produs. Doar în raport cu acest rezultat se poate analiza gravitatea faptei, implicit pericolul social, pentru a decide în final asupra aplicării sancțiunii contravenționale — fie ea principală sau complementară. În consecință, autorul excepției susține că ingerința statului nu stabilește criterii obiective, în conformitate cu criteriile enunțate în cuprinsul art. 21 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor.

6. **Tribunalul Cluj — Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale** invocă aspecte din jurisprudența în materie a Curții Constituționale, spre exemplu, Decizia nr. 304 din 12 mai 2016 și Decizia nr. 113 din 6 martie 2014 și opinează în sensul respingerii excepției de neconstituționalitate. Instanța judecătorească reține, de asemenea, că, în virtutea prevederilor art. 34 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001, atât instanța de fond investită cu soluționarea plângerii împotriva procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției, cât și cea de apel pot utiliza, în cadrul examenului de legalitate și temeinicie a sancțiunii contravenționale, criteriile de evaluare a gradului de pericol concret al faptei contravenționale, stabilite la art. 21 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001. În ceea ce privește proporționalitatea aplicării sancțiunii principale, instanța arată că aceasta se realizează în funcție de viteza efectiv înregistrată de aparatul radar, astfel încât se aplică un număr diferit de puncte amendă, respectiv de puncte de penalizare. Cu privire la sancțiunea complementară, instanța judecătorească arată că, în funcție de gravitatea faptei, se aplică diferențiat și această sancțiune, iar legiuitorul a apreciat ca fiind deosebit de gravă depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/h, ceea ce determină aplicarea automată a acestei sancțiuni, criteriu obiectiv și previzibil în opinia instanței. Există o aplicare diferențiată a sancțiunilor în materia contravențiilor privind regimul de viteză, deoarece există sancțiuni diferite dacă se depășește viteza cu 10—20 km/h, 21—30 km/h, 31—40 km/h, respectiv 41—50 km/h.

7. Potrivit prevederilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

8. **Președinții celor două Camere ale Parlamentului, Guvernul și Avocatul Poporului** nu au comunicat punctele lor de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

**CURTEA,**

examinând încheierea de sesizare, raportul întocmit de judecătorul-raportor, concluziile procurorului, prevederile legale criticate, raportate la dispozițiile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

9. Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate.

10. **Obiectul excepției de neconstituționalitate** îl constituie prevederile art. 102 alin. (3) lit. e) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 670 din 3 august 2006, cu modificările și completările ulterioare, care au următorul cuprins: *„Constituie contravenție și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni și cu aplicarea sancțiunii complementare a suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 90 de zile săvârșirea de către conducătorul de autovehicul, tractor agricol sau forestier ori tramvai a următoarelor fapte: [...] e) depășirea cu mai mult de 50 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv și pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic.”*

11. În opinia autorului excepției, prevederile legale criticate contravin dispozițiilor din Constituție cuprinse în art. 16 alin. (1) privind egalitatea în drepturi și art. 53 alin. (2) privind restrângerea exercițiului unor drepturi sau al unor libertăți.

12. Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea reține că prevederile art. 102 alin. (3) lit. e) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 au mai fost supuse, în repetate rânduri, controlului de constituționalitate, iar prin Decizia nr. 1.057 din 14 iulie 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 643 din 8 septembrie 2011, Decizia nr. 1.217 din 20 septembrie 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 788 din 7 noiembrie 2011, Decizia nr. 854 din 18 octombrie 2012, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 835 din 12 decembrie 2012, Decizia nr. 228 din 15 aprilie 2014, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 424 din 10 iunie 2014, sau Decizia nr. 280 din 23 aprilie 2019, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 582 din 16 iulie 2019, Curtea Constituțională a respins, ca neîntemeiate, excepții de neconstituționalitate având ca obiect aceste dispoziții legale.

13. Curtea a statuat că reglementarea prin lege, pe lângă sancțiunea principală, amenda, și a uneia sau mai multor sancțiuni complementare nu este de natură a încălca dispozițiile constituționale invocate, întrucât aceste sancțiuni au drept scop înlăturarea stării de pericol și preîntâmpinarea săvârșirii altor fapte interzise de lege. Persoana sancționată contravențional are posibilitatea de a formula plângere, în condițiile art. 118 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, potrivit căruia *„împotriva procesului-verbal de constatare a contravențiilor se poate depune plângere, în termen de 15 zile de la comunicare, la judecătoria în a cărei rază de competență*

*a fost constatată fapta”*, cadru în care, beneficiind de toate garanțiile dreptului la un proces echitabil, aceasta poate formula toate apărările pe care le consideră necesare, iar instanța de judecată, verificând legalitatea și temeinicia procesului-verbal, hotărăște asupra sancțiunilor aplicate. În acest sens, art. 34 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 410 din 25 iulie 2001, reglementare-cadru în materie contravențională, prevede că *„instanța competentă să soluționeze plângerea, după ce verifică dacă aceasta a fost introdusă în termen, ascultă pe cel care a făcut-o și pe celelalte persoane citate, dacă aceștia s-au prezentat, administrează orice alte probe prevăzute de lege, necesare în vederea verificării legalității și temeiniciei procesului-verbal, și hotărăște asupra sancțiunii, despăgubirii stabilite, precum și asupra măsurii confiscării”*. Așadar, Curtea a reținut că instanțele trebuie să manifeste un rol activ pentru aflarea adevărului, din moment ce contravenția intră sub incidența art. 6 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale.

14. În ceea ce privește critica referitoare la încălcarea art. 16 din Constituție, Curtea a reținut că dispozițiile art. 102 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 se aplică în egală măsură tuturor conducătorilor de autovehicule care săvârșesc respectivele fapte, fără discriminare, având drept criteriu obiectiv depășirea cu mai mult de 50 km/h a vitezei maxime admise (a se vedea în acest sens Decizia nr. 228 din 15 aprilie 2014, precitată). Prin urmare, dispozițiile art. 16 din Constituție nu sunt încălcate.

15. Curtea a mai reținut că reglementarea criticată nu restrânge exercițiul unor drepturi constituționale, ci prevede, în deplin acord cu principiile care fundamentează statul de drept, sancționarea unor fapte de încălcare a legii care pun în pericol siguranța circulației rutiere, în scopul prevăzut în primul articol al Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, respectiv *„asigurarea desfășurării fluente și în siguranță a circulației pe drumurile publice, precum și ocrotirea vieții, integrității corporale și a sănătății persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public, protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor respective, a proprietății publice și private, cât și a mediului”*. Așa fiind, dispozițiile art. 53 din Constituție nu sunt, sub niciun aspect, încălcate.

16. Întrucât nu au apărut elemente noi, care să determine schimbarea jurisprudenței Curții Constituționale în această materie, soluția adoptată în precedent, precum și considerentele pe care aceasta se întemeiază își mențin în mod corespunzător valabilitatea și în cauza de față.

17. Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992, cu unanimitate de voturi,

## CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate ridicată de Valentin Cacina în Dosarul nr. 2.097/197/2017 al Tribunalului Cluj — Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale și constată că prevederile art. 102 alin. (3) lit. e) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice sunt constituționale în raport cu criticile formulate.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Tribunalului Cluj — Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Pronunțată în ședința din data de 30 iunie 2020.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE  
prof. univ. dr. **VALER DORNEANU**

Magistrat-asistent,  
**Simina Popescu-Marin**

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

## ORDIN

### pentru aprobarea Regulamentului de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc

Având în vedere Referatul Direcției transport naval nr. 3.775/1.367 din 1.09.2020 prin care se propune aprobarea Regulamentului de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc, în temeiul prevederilor art. 5 alin. (1) lit. A pct. 40 și ale art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 90/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor,

**ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor** emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Regulamentul de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — (1) Un exemplar al Regulamentului de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc, inclusiv al Regulamentului de navigație pe Dunăre în sectorul românesc, cu amendamentele ulterioare la acestea, și prevederile cu caracter temporar stabilite și publicate sub formă de avize către navigatori de către Regia Autonomă „Administrația Canalului Navigabil Bega” Timiș și Autoritatea Navală Română trebuie să se găsească la bordul fiecărei nave, cu excepția mijloacelor

plutitoare, a motovehiculelor nautice și a navelor care nu au echipaj.

(2) O versiune electronică a documentelor prevăzute la alin. (1) este acceptată cu condiția de a fi accesibilă în orice moment.

Art. 3. — Regia Autonomă „Administrația Canalului Navigabil Bega” Timiș și Autoritatea Navală Română vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 4. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare la 10 zile de la data publicării.

p. Ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor,

**Ionel Scrioșteanu,**  
secretar de stat

București, 25 septembrie 2020.  
Nr. 1.817.

ANEXĂ

## REGULAMENT

### de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc

#### CAPITOLUL I Prevederi generale

##### ARTICOLUL 1

##### Aplicarea regulamentului

Pentru asigurarea în bune condiții a navigației pe canalul Bega în sectorul românesc, toate navele care navighează pe canalul Bega, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, sunt supuse dispozițiilor prezentului regulament.

##### ARTICOLUL 2

##### Semnificația unor termeni

În înțelesul prezentului regulament, termenii de mai jos desemnează:

a) *Regia Autonomă „Administrația Canalului Navigabil Bega” Timiș* — persoană juridică română, ce funcționează ca regie autonomă sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 451/2018 privind înființarea, organizarea

și funcționarea Regiei Autonome „Administrația Canalului Navigabil Bega” Timiș, sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, îndeplinește funcția de administrație de cale navigabilă interioară pe sectorul românesc al canalului navigabil Bega, în lungime de 42,444 km, denumită în continuare *A.C.N.B. — R.A. Timiș*;

b) *ambarcațiune de agrement* — orice ambarcațiune de orice tip, cu excepția motovehiculelor nautice, destinată a fi utilizată în scopuri sportive și recreative, având o lungime a corpului între 2,5 m și 24 m, indiferent de modul de propulsie;

c) *aparat plutitor/navă de șantier* — orice construcție plutitoare dotată cu instalații mecanice și destinată să execute lucrări pe căile navigabile sau în porturi (dragă, șalandă, gabară, elevatoare, macarale etc.);

d) *autoritate competentă* — Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, instituție de specialitate a administrației publice centrale și autoritate de stat în domeniul transporturilor navale, denumit în continuare *minister*;

e) *Autoritatea Navală Română* — autoritate centrală de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor,

Infrastructurii și Comunicațiilor, în domeniul siguranței navigației și al securității navelor, denumită în continuare ANR;

f) *conducător de navă* — persoana care posedă aptitudini și calificarea necesare pentru a asigura conducerea navei pe apele interioare navigabile și care își exercită responsabilitatea la bordul navei;

g) *construcție plutitoare* — o structură plutitoare care nu este în mod normal destinată a fi deplasată (de exemplu: bazin de înot, doc, debarcader sau hangar pentru bărci);

h) *echipaj minim de siguranță* — personalul navigant, calificat și atestat conform reglementărilor în vigoare, necesar pentru asigurarea siguranței navei și a navigației și care ocupă funcțiile stabilite prin certificatul de echipaj minim de siguranță;

i) *ecluzare* — trecerea unei nave/formație în cuplu de la un nivel (bief) la altul al canalelor navigabile prin ecluza respectivă;

j) *elemente de infrastructură ale canalului navigabil Bega* — constituite din calea navigabilă Bega, ecluzele, apărările și consolidările de maluri și taluzuri, drumurile tehnologice din lungul canalelor navigabile, construcțiile hidrotehnice, precum și terenurile, locurile de operare și punctele izolate de operare, instalațiile și echipamentele aferente acestora;

k) *formațiune în cuplu* — un ansamblu de construcții navale cuplate în mod rigid bord în bord, fără ca vreuna să fie situată în fața construcției navale care propulsează ansamblul;

l) *instalație plutitoare* — o structură plutitoare dotată cu echipamente de lucru, cum ar fi macarale, echipament de dragare, sonete sau elvatoare;

m) *împingător* — o navă special construită pentru a asigura propulsia unui convoi de nave prin împingere;

n) *în marș* — situația în care se află o navă, formație în cuplu care nu este direct sau indirect nici ancorată, nici legată la mal și nici eșuată. Pentru astfel de nave, formații în cuplu, în marș, prin termenul „a se opri” se înțelege oprirea în raport cu malul;

o) *în staționare* — o navă, o formație în cuplu care este direct sau indirect la ancoră sau legată la mal;

p) *loc de operare* — o zonă situată la malul unei căi navigabile interioare, în afara porturilor, care dispune de amenajări permanente pentru acostarea în siguranță a navelor, în vederea efectuării operațiunilor de încărcare/descărcare de mărfuri și/sau de îmbarcare/debarcare de persoane;

q) *mijloc plutitor* — o plută sau orice altă structură, obiect sau ansamblu care poate să navigheze fără a fi o navă, o instalație plutitoare sau o construcție plutitoare;

r) *motovehicul nautic* — o ambarcațiune destinată utilizării în scopuri sportive și recreative, având o lungime a corpului mai mică de 4 m, care utilizează un motor de propulsie cu o pompă cu jet de apă ca sursă principală de propulsie și este concepută să fie operată de către una sau mai multe persoane care stau jos, în picioare sau în genunchi, mai degrabă pe corpul ambarcațiunii decât în interiorul acesteia;

s) *navă* — orice navă de navigație interioară, cu sau fără propulsie, inclusiv navele de pasageri pentru voiaje de zi, aparatele plutitoare, construcțiile plutitoare, remorcherele, împingătoarele, șlepurile, ambarcațiunile de agrement, motovehiculele nautice, precum și orice alte ambarcațiuni astfel cum sunt definite în Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.472/2018 pentru aprobarea cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară. Fac parte din navă instalațiile, mașinile și motoarele care asigură propulsia navei sau produc o altă acțiune mecanică, împreună cu mecanismele și mijloacele necesare transmiterii acestei acțiuni, toate echipamentele necesare navigației, diferitelor manevre, siguranței navei, salvării vieții umane, prevenirii poluării, comunicațiilor, igienei și exploatării potrivit destinației navei, precum și proviziile;

ș) *navă de navigație interioară* — o navă destinată exclusiv sau în mod special să navigheze pe căile navigabile interioare;

t) *navă de pasageri* — o navă pentru voiaje de zi sau o navă cu cabine construită și amenajată pentru a transporta mai mult de 12 pasageri;

ț) *navă pentru voiaje de zi* — o navă de pasageri fără cabine de dormit pentru pasageri;

u) *noapte* — perioada cuprinsă între apusul și răsăritul soarelui;

v) *Oficiul de Căpitanie Timișoara* din cadrul Căpitaniei Zonale Drobeta-Turnu Severin — organ teritorial operativ al Autorității Navale Române care îndeplinește funcția de autoritate în domeniul siguranței navigației pe canalul Bega, denumit în continuare OCT;

w) *personalul de la bord* — personalul auxiliar care efectuează activități la bordul unei nave de pasageri și nu face parte din echipajul minim de siguranță;

x) *punct izolat de operare* — o zonă situată la malul unei căi navigabile interioare, în afara porturilor și a locurilor de operare, unde a fost executată o amenajare având caracter temporar, pentru acostarea în siguranță a navelor, în vederea efectuării unor operațiuni temporare de încărcare/descărcare de mărfuri în cantități limitate și/sau de îmbarcare/debarcare de persoane;

y) *Regulamentul de navigație pe Dunăre în sectorul românesc* — aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 859/2013 pentru aprobarea „Regulamentului de navigație pe Dunăre în sectorul românesc” — ediția 2013, denumit în continuare RND;

z) *remorcher* — o navă special construită pentru a efectua operațiuni de remorcare;

aa) *stare de ebrietate* — 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 legislația sau practica națională;

bb) *stare de oboseală* — o stare de slăbire a capacităților fizice de gândire și de reacție a organismului uman cauzată de repaus insuficient sau de o îmbolnăvire și care se manifestă prin devieri în raport cu norma de comportament sau de viteză de reacție;

cc) *șenal* — un sector al căii navigabile utilizat pentru navigație la un nivel dat și balizat cu semnale;

dd) *șlep* — un șlep obișnuit sau un șlep tanc;

ee) *viteză de siguranță* — o viteză la care o navă sau o formație în cuplu poate naviga în deplină siguranță, să efectueze manevre și să se oprească în limitele de distanță impuse de circumstanțele și de condițiile date;

ff) *vizibilitate redusă* — condițiile în care vizibilitatea este redusă ca urmare a ceții, pâclei, viscolului, averselor de ploaie și altor cauze;

gg) *zi* — perioada cuprinsă între răsăritul și apusul soarelui.

### ARTICOLUL 3

#### Îndatoriri generale de vigilență

(1) Navele în marș trebuie să respecte în orice moment viteza de siguranță.

(2) Chiar dacă în prezentul regulament nu sunt prevăzute dispoziții speciale, conducătorii de navă trebuie să ia toate măsurile de precauție pe care le impun îndatoririle generale de vigilență și practica profesională curentă pentru a evita în special:

a) a pune în pericol viața persoanelor;

b) a cauza prejudicii navelor sau formațiilor în cuplu, malurilor sau lucrărilor și instalațiilor de orice natură aflate în calea navigabilă sau în imediata apropiere a acesteia;

c) a crea piedici navigației;

d) a cauza prejudicii pentru membrii echipajului și alte persoane care se află la bordul navelor de care sunt legate, cheiurilor și mediului.

(3) Prevederile de mai sus se aplică, de asemenea, persoanelor responsabile cu paza navelor.

#### ARTICOLUL 4

##### Utilizarea canalului navigabil Bega

(1) Navigația pe canalul navigabil Bega este permisă tuturor navelor, indiferent de pavilionul acestora, care navighează independent sau în formație în cuplu, cu condiția respectării regulamentelor în vigoare privind regulile de navigație, regulile sanitare, vamale, de prevenire și combatere a poluării, precum și celelalte reguli privind exploatarea și întreținerea canalelor navigabile, prevăzute de legislația română în vigoare.

(2) Supravegherea navigației pe canalele navigabile se efectuează de OCT, prin reprezentanții săi, ale căror dispoziții sunt obligatorii pentru toți conducătorii de nave.

#### ARTICOLUL 5

##### Dimensiunile navelor ce pot naviga pe canalul Bega

(1) Navigația pe canalul Bega se efectuează cu navele care navighează independent sau în formație în cuplu și care nu pot depăși gabaritele standard stabilite de A.C.N.B. — R.A. Timiș.

(2) Pe canalul Bega dimensiunile maxime ale navelor și formațiilor în cuplu sunt după cum urmează:

- a) lungimea maximă = 65 m;
- b) lățimea maximă = 8,20 m;
- c) pescajul maxim = 1,20 m.

(3) Pe canalul Bega pot naviga navele a căror suprastructură permite trecerea pe sub poduri, respectând valorile de gabarit:

a) între frontiera cu Serbia și km 112+500, înălțimea maximă de la linia de plutire până la cel mai înalt punct al navei este de 5,70 m;

b) între km 112+500 și km 115+600, înălțimea maximă este de 4,30 m;

c) între km 115+600 și km 118+350, înălțimea maximă este de 3,00 m. Aceste înălțimi de liberă trecere sunt calculate de la nivelul apei.

(4) Valorile prevăzute la alin. (2) pot fi modificate ori de câte ori este nevoie și vor fi făcute publice de către A.C.N.B. — R.A. Timiș prin avize către navigatori.

(5) A.C.N.B. — R.A. Timiș are obligația să facă publice avizele către navigatori la sediul instituției și pe website-ul propriu.

(6) Navele cu înălțimi mai mari decât cele prevăzute la alin. (3) nu pot naviga decât în mod excepțional cu autorizarea specială a OCT, care o poate da ținând cont de situația nivelului apei în canal și ecluze.

#### ARTICOLUL 6

##### Tipuri de nave ce pot naviga pe canalul Bega

(1) Pe canalul Bega pot naviga nave cu respectarea gabaritelor prevăzute la art. 5.

(2) Nu este permisă navigația navelor remorcate.

(3) Toate ambarcațiunile care navighează pe canalul navigabil Bega trebuie să fie înmatriculate sau înregistrate, cu excepția:

a) ambarcațiunilor de agrement, precum și orice alte ambarcațiuni cu o lungime mai mică de 7 m și/sau cu o putere a motorului mai mică de 15 kW;

b) ambarcațiunilor propulsate prin forța umană;

c) ambarcațiunilor de agrement cărora nu li se aplică reglementările naționale privind introducerea pe piață a acestora, cu excepția ambarcațiunilor destinate să transporte persoane în scop comercial.

#### ARTICOLUL 7

##### Pescajul maxim și viteza pe canal

(1) Orice navă care navighează pe canalul Bega nu poate fi încărcată peste pescajul stabilit și comunicat de A.C.N.B. — R.A. Timiș.

(2) Pe canalul Bega vor putea naviga acele nave cu propulsie al căror pescaj maxim corespunde valorilor stabilite și comunicate de A.C.N.B. — R.A. Timiș.

(3) Navele cu un pescaj mai mare decât valorile prevăzute la alin. (2) pot naviga numai cu avizul A.C.N.B. — R.A. Timiș și cu aprobarea OCT.

(4) La ape mici, navigația pe canalul Bega va fi asigurată pentru un pescaj de 1,00 m.

(5) Viteza maximă admisă este de 12 km/oră pentru ambarcațiunile de agrement și navele autopropulsate și de 10 km/oră pentru împingătoare și formațiuni în cuplu.

(6) La trecerea pe sub poduri, viteza maximă admisă este de 5 km/oră.

(7) A.C.N.B. — R.A. Timiș va introduce restricții sub vitezele indicate în alineatele precedente la intrările în ecluze și pe sectoarele de canal unde apa produce eroziunea malurilor și a digurilor. Aceste restricții vor fi aduse din timp la cunoștința navigatorilor prin avize către navigatori.

(8) A.C.N.B. — R.A. Timiș are obligația să facă publice avizele către navigatori la sediul său și pe website-ul propriu.

(9) Sectoarele de canal navigabil cu restricții de viteză redusă vor fi marcate pe malul stâng/drept cu un semn corespunzător.

#### ARTICOLUL 8

##### Echipamentele de navigație necesare pentru navigația pe canal

Echipamentele de navigație necesare vor fi în concordanță cu cele specificate în documentele navei.

#### ARTICOLUL 9

##### Echipajele navelor

(1) Numărul membrilor echipajului și funcțiile îndeplinite de aceștia la bordul navelor sunt stabilite prin certificatul de echipaj minim de siguranță al navei și celelalte documente ale acesteia.

(2) Certificatul de echipaj minim de siguranță trebuie să se găsească obligatoriu la bordul fiecărei nave care arborează pavilionul român.

(3) Proprietarii sau operatorii navelor sunt obligați să asigure navele cu echipajul stabilit prin certificatul de echipaj minim de siguranță.

(4) Responsabilitatea pentru nerespectarea normelor privind asigurarea navei cu echipaj minim de siguranță este în sarcina conducătorului navei.

(5) Responsabilitatea pentru neasigurarea cu echipaj pentru serviciul de siguranță și supraveghere a navei aflate în staționare, în iernatic sau scoase din exploatare este în sarcina proprietarului ori a operatorului navei.

#### ARTICOLUL 10

##### Brevete, certificate de capacitate și certificate internaționale de conducător de ambarcațiune de agrement

Personalul navelor sau ambarcațiunilor de agrement care navighează pe canalul Bega trebuie să posede brevetul, certificatul de capacitate ori certificatul de conducător de ambarcațiune de agrement corespunzător funcției pe care o îndeplinește la bord, conform reglementărilor în vigoare.

## ARTICOLUL 11

**Întreținerea canalului navigabil Bega**

(1) Întreținerea canalului navigabil Bega se face de către A.C.N.B. — R.A. Timiș, în baza regulamentului de exploatare și întreținere.

(2) Sunt interzise pescuitul la undiță, precum și instalarea de baraje și plase pentru pescuit în șenalul navigabil.

## ARTICOLUL 12

**Semnalizarea**

(1) Prezentul regulament definește semnalele de interdicție, de obligație, de restricție, de recomandare și de indicație, precum și semnalele auxiliare ale căii navigabile și definește, în același timp, semnificația acestor semnale conform RND.

(2) Fără a încălca alte prevederi ale prezentului regulament și alte dispoziții aplicabile, conducătorii navelor/ambarcațiunilor de agrement trebuie să se supună prevederilor și să țină cont de recomandările sau indicațiile ce le sunt aduse la cunoștință prin semnalele prevăzute la alin. (1), care sunt amplasate pe calea navigabilă sau pe malurile sale.

## ARTICOLUL 13

**Balizajul**

(1) Prezentul regulament definește balizajul care poate fi instalat pentru înlesnirea navigației și precizează, de asemenea, în ce condiții sunt utilizate diferitele semnale de balizaj.

(2) Pe întregul parcurs navigabil al canalului, șenalul este balizat după sistemul lateral, care indică poziția limitelor sale în raport cu drumul unei nave care urmează șenalul. În prezentul regulament, termenii „dreapta” și „stânga” pentru limitele șenalului și malurilor se înțeleg pentru o navă care înaintează spre aval, conform prevederilor din RND.

(3) Pe tot parcursul canalului, balizajul arată limitele, direcția și adâncimea căii navigabile; sunt, de asemenea, semnalizate obstacolele și construcțiile care se găsesc în canal.

(4) Toate schimbările balizajului vor fi aduse la cunoștința navigatorilor prin avize către navigatori.

(5) A.C.N.B. — R.A. Timiș are obligația să facă publice avizele către navigatori la sediul său și pe website-ul propriu.

(6) Conducătorii de nave și ambarcațiuni au obligația să anunțe A.C.N.B. — R.A. Timiș și OCT, în cel mai scurt timp, cu privire la deplasarea balizelor de la locul lor sau lipsa acestora, precum și orice observație care interesează navigația și, mai ales, orice punere pe uscat sau avariere a navelor care ar pune în pericol siguranța navigației ori blocarea navigației pe canal.

## ARTICOLUL 14

**Semne de identificare și pavilionul național**

(1) Fiecare navă trebuie să poarte pe corp, pe panouri, sau pe plăci fixate definitiv următoarele mărci de identificare:

a) numele sau deviza — va fi înscris/înscrisă pe ambele borduri, în prova; totodată va fi aplicat/aplicată și în pupa:

(i) dacă într-o formație în cuplu una sau mai multe inscripții ale navei care asigură propulsia sunt acoperite, numele trebuie să fie repetat pe panouri, amplasate astfel încât să fie vizibile din direcțiile în care inscripțiile sunt mascate;

(ii) în afară de aceasta, pe navă se înscrie denumirea (sau denumirea prescurtată) obișnuită a organizației sau armatorului căruia îi aparține nava;

(iii) dacă nava nu are nume sau deviză, pe ea se va înscrie un număr sau numărul de înmatriculare, urmat de litera sau literele prevăzute pentru indicarea țării în care se găsește portul de ataș sau locul de înmatriculare;

b) portul de ataș sau locul de înmatriculare al navei — va fi înscris în pupa, sub numele sau deviza navei, și trebuie să fie urmat de litera sau de literele care indică țara în care se află acest port de ataș sau loc de înmatriculare;

c) numărul oficial de identificare al navei — trebuie aplicat conform instrucțiunilor de la lit. a).

(2) În afară de aceasta, cu excepția ambarcațiunilor de agrement, orice navă destinată transportului de pasageri trebuie să poarte indicația numărului maxim de pasageri autorizat. Această indicație trebuie să fie afișată la bord într-un loc vizibil.

(3) Mărcile de identificare menționate mai sus se înscriu cu caractere latine, citeț și de neșters. Înălțimea caracterelor trebuie să fie de minimum 20 cm pentru nume/deviză și de minimum 15 cm pentru celelalte mărci. Lățimea caracterelor și grosimea trăsăturilor trebuie să fie proporționale cu înălțimea. Caracterele trebuie să aibă o culoare deschisă pe fond închis sau o culoare închisă pe fond deschis.

(4) Mărcile de identificare menționate mai sus pot fi repetate cu litere din alfabetul național.

(5) Ziua, în marș, navele care au echipaj trebuie să arboreze pavilionul lor național la pupa navei și pavilionul românesc la catarg.

## ARTICOLUL 15

**Marcajul exterior al ambarcațiunilor de agrement**

(1) Marcajul exterior al ambarcațiunilor de agrement este în conformitate cu art. 24 și 50 din Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.079/2014 pentru stabilirea procedurilor privind evidența și înmatricularea ambarcațiunilor de agrement, condițiile tehnice și încadrarea cu personal navigant a acestora și avizarea operatorilor economici pentru desfășurarea activităților de agrement nautic, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Marcajul exterior al ambarcațiunilor de agrement, înmatriculate în Registrul matricol al ambarcațiunilor de agrement, va fi inscripționat cu vopsea de culoare închisă pe fond de culoare deschisă (sau invers), pe ambele borduri în prova, astfel încât să fie vizibil.

(3) Mărimea inscripționării marcajului exterior al ambarcațiunilor de agrement înmatriculate va fi după cum urmează:

a) în cazul ambarcațiunilor de agrement cu lungimea maximă ≤ 10 m, înălțimea literelor și a cifrelor trebuie să fie de cel puțin 8 cm, iar grosimea trăsăturilor de 1 cm;

b) în cazul ambarcațiunilor de agrement cu lungimea maximă cuprinsă între 10 m și 17 m, înălțimea literelor și a cifrelor trebuie să fie de cel puțin 25 cm, iar grosimea trăsăturilor de 4 cm;

c) în cazul ambarcațiunilor de agrement cu lungimea maximă mai mare de 17 m, înălțimea literelor și a cifrelor trebuie să fie de cel puțin 45 cm, iar grosimea trăsăturilor de 6 cm.

(4) Marcajul exterior al ambarcațiunilor de agrement înmatriculate este structurat după cum urmează:

1. borduri — prova:

a) tricolorul;

b) codul Alpha — 3 ISO al României „ROU”;

c) numele și/sau numărul prin care se individualizează ambarcațiunea de agrement;

d) indicativul portului de înmatriculare;

2. pupa: numele sau numărul ambarcațiunii, după caz, și portul de înmatriculare.

(5) Marcajul exterior al ambarcațiunilor de agrement, înscrise în registrul de evidență, va fi inscripționat cu vopsea de culoare închisă pe fond de culoare deschisă (sau invers), pe ambele borduri în prova, astfel încât să fie vizibil.

(6) Mărimea inscripționării marcajului exterior al ambarcațiunilor de agrement înscrise va fi după cum urmează:

a) în cazul ambarcațiunilor de agrement cu lungimea maximă  $\leq 10$  m, înălțimea literelor și a cifrelor trebuie să fie de cel puțin 8 cm, iar grosimea trăsăturilor de 1 cm;

b) în cazul ambarcațiunilor de agrement cu lungimea maximă cuprinsă între 10 m și 17 m, înălțimea literelor și a cifrelor trebuie să fie de cel puțin 25 cm, iar grosimea trăsăturilor de 4 cm;

c) în cazul ambarcațiunilor de agrement cu lungimea maximă mai mare de 17 m, înălțimea literelor și a cifrelor trebuie să fie de cel puțin 45 cm, iar grosimea trăsăturilor de 6 cm.

(7) Marcajul exterior al ambarcațiunilor de agrement înscrise este structurat după cum urmează:

1. borduri — prova:

a) numele și/sau numărul prin care se individualizează ambarcațiunea de agrement;

b) indicativul portului de înscriere;

2. pupa: numele sau numărul ambarcațiunii, după caz, și portul de înscriere.

#### ARTICOLUL 16

##### Scara de pescaj

Mărcile de bord liber și scările de pescaj trebuie să fie amplasate și dimensionate conform cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară prevăzute în legislația în vigoare.

#### ARTICOLUL 17

##### Actele de bord ale navelor

(1) La bordul navelor trebuie să se găsească:

a) actul de naționalitate și certificatele tehnice sau documente echivalente cerute de normele legale în vigoare;

b) certificatul de tonaj (numai pentru navele destinate transportului de mărfuri);

c) certificatul privind echipajul minim de siguranță (cu excepția navelor fără echipaj);

d) jurnalul de bord, precum și alte documente referitoare la navigație cerute în baza unor convenții sau acorduri internaționale;

e) la bordul navelor care au echipaj și transportă mărfuri periculoase trebuie să existe, de asemenea, documentele speciale prevăzute în reglementările specifice privind transportul mărfurilor periculoase.

(2) Ambarcațiunile de agrement sunt obligate să aibă la bord certificatul de ambarcațiune de agrement, însoțit de raportul de inspecție și permisul de navigație valabile, sau cartea de identitate a ambarcațiunii de agrement, însoțită de raportul de inspecție.

(3) Documentele a căror existență la bord este cerută prin prevederile prezentului regulament sau ale altor norme aplicabile trebuie să fie prezentate la cererea reprezentanților OCT.

#### ARTICOLUL 18

##### Norme pentru capacitatea și numărul maxim de călători

(1) Navele nu trebuie să fie încărcate peste linia de plutire care corespunde limitei inferioare a mărcilor de bord liber.

(2) Încărcătura nu trebuie să periclitaze stabilitatea navei și/sau vizibilitatea din timonerie.

(3) Încărcătura nu trebuie să limiteze vizibilitatea directă sau laterală din bordurile navei sau ale formației în cuplu în timpul navigației.

(4) În cazul în care vizibilitatea directă spre pupa navei este împiedicată în timpul navigației, această insuficiență a câmpului vizual poate fi compensată prin utilizarea radarului sau a unor

mijloace optice adecvate: oglinzi retrovizoare, periscope și altele asemenea.

(5) Navele destinate transportului de pasageri nu trebuie să aibă la bord un număr de pasageri mai mare decât cel autorizat de autoritățile competente.

(6) Navelor care au înclinarea transversală mai mare de 4 grade nu li se permite navigația pe canalul Bega.

#### ARTICOLUL 19

##### Mijloace pentru semnalizare fonică

(1) În acele cazuri în care prevederile prezentului regulament sau alte prevederi aplicabile prevăd emiterea de semnale sonore, altele decât loviturile de clopot, aceste semnale sonore trebuie să fie emise conform prevederilor din RND.

(2) Semnalele sonore ale navelor autopropulsate, cu excepția ambarcațiunilor de agrement, trebuie să fie însoțite de semnale luminoase, sincronizate cu cele sonore.

(3) În cazul unui ansamblu de nave în cuplu, în lipsa altor prevederi speciale contrare, semnalele sonore prevăzute nu trebuie să fie emise decât de nava la bordul căreia se află conducătorul navelor în cuplu.

#### ARTICOLUL 20

##### Echipamentul navelor pentru incendiu, semnalizare, salvare etc.

(1) Navele trebuie să fie construite și echipate astfel încât să asigure securitatea persoanelor și siguranța mărfurilor care se găsesc la bord, precum și siguranța navigației.

(2) În funcție de tipul și dimensiunile navei, echipamentele existente la bord, caracteristicile mărfurilor transportate, numărul maxim de persoane care pot fi prezente la bord, precum și de locurile de muncă în spații închise, inclusiv compartimentul mașini, nava trebuie să fie echipată cu dispozitive corespunzătoare pentru stingerea incendiilor și, în măsura în care este nevoie, cu detectoare de incendiu și cu sisteme de alarmă.

(3) Materialele pentru stingerea incendiilor trebuie totdeauna să se găsească la locurile special amenajate pentru acestea, să fie menținute în stare corespunzătoare și să poată fi utilizate imediat.

(4) Echipajul trebuie să cunoască bine locul materialelor de stingere a incendiilor, funcționarea și utilizarea lor.

(5) Prezența extintoarelor și a celorlalte echipamente portabile de stingere a incendiilor trebuie verificată înaintea oricărei plecări în cursă a navei.

(6) Dispozitivele manuale pentru stingerea incendiilor trebuie să fie ușor accesibile și ușor de manipulat și să fie semnalizate conform prescripțiilor minime pentru semnalizarea de securitate și/sau sănătate la locul de muncă. Aceste semnalizări trebuie să fie aplicate în locuri corespunzătoare și să fie durabile.

(7) Trebuie să fie disponibile permanent o scară, o pasarelă de îmbarcare sau alte dispozitive similare care să ofere acces corespunzător și sigur la bordul navei.

(8) Toate navele trebuie să aibă un echipaj suficient de numeros și calificat, pentru a asigura securitatea persoanelor care se află la bord și siguranța navigației.

(9) Navele nepropulsate ale unei formații în cuplu nu sunt obligate să aibă echipaj atunci când echipajul navei propulsoare din formația în cuplu este suficient și calificat pentru a asigura securitatea persoanelor care se află la bord și siguranța navigației.



## CAPITOLUL II

**Reguli de navigație — navigația în punctele dificile ale canalului — întâlnirea și depășirea navelor**

## ARTICOLUL 21

**Măsuri pentru siguranța navigației**

(1) Navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, care navighează pe canalul Bega sau se află în porturile/locurile de operare/punctele izolate de operare situate pe acesta sunt obligate să respecte legislația națională privind navigația în apele naționale navigabile, intrarea, staționarea, operarea și ieșirea din porturi/locuri de operare/puncte izolate de operare.

(2) Navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, au obligația, atunci când navighează pe canalul Bega sau se află în porturile/locurile de operare/punctele izolate de operare situate pe acesta, să respecte dispozițiile OCT și ale A.C.N.B. — R.A. Timiș, precum și avizele către navigatori emise de aceste instituții, privind navigația pe canalul Bega, intrarea, staționarea, operarea și ieșirea din porturi/locuri de operare/puncte izolate de operare.

(3) OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș au obligația să facă publice avizele către navigatori la sediile lor și pe website-ul propriu.

(4) Conducătorul navei aflate în marș sau în staționare este obligat să vegheze la siguranța navei, având ancorele, parâmele, mijloacele de semnalizare ori alte mijloace în stare de funcționare și pregătite pentru a fi acționate.

(5) Conducătorul navei aflate în marș sau în staționare trebuie să ia toate măsurile pentru ca nava să nu împiedice navigația, operațiunile de încărcare/descărcare de mărfuri și/sau de îmbarcare/debarcare de pasageri, precum și lucrările în curs de executare.

## ARTICOLUL 22

**Reducerea vitezei**

(1) O navă autopropulsată trebuie să își reducă din timp viteza sau chiar să oprească propulsorul, dacă este necesar, atunci când trece pe lângă o altă navă, pe lângă nave eșuate, locuri unde se execută lucrări de ranflure de nave, lucrări cu scafandri sau lucrări de construcții hidrotehnice.

(2) Reducerea vitezei sau oprirea propulsorului trebuie să se facă în așa fel încât nava sau unitățile din formațiile în cuplu să nu fie expuse pericolului.

## ARTICOLUL 23

**Trecerea în dreptul locurilor unde sunt instalate cabluri/conducte**

(1) Navele nu își vor lăsa ancorele sau lanțurile să se târască pe fundul canalului și nu vor ancora în locurile unde se găsesc instalate pe fund cabluri sau conducte.

(2) Locurile unde canalul este traversat de cabluri sau conducte vor fi marcate prin mijloace de semnalizare corespunzătoare.

## ARTICOLUL 24

**Remorcarea navelor și navigația în cuplu**

(1) Pe canalul Bega este interzisă navigația cu nave remorcate.

(2) Atunci când navigația se desfășoară în cuplu, formația în cuplu:

a) trebuie să aibă o bună manevrabilitate la marș înainte, înapoi și lateral;

b) pe drum înainte, nava care asigură propulsia trebuie să asigure o putere suficientă pentru menținerea drumului formației în cuplu și la nevoie să poată schimba în cel mai scurt timp direcția de marș;

c) pe drum înapoi, nava care asigură propulsia trebuie să aibă manevrabilitate sigură și să mențină direcția dorită până la oprire;

d) nava propulsoare trebuie să aibă capacitatea de a asigura deplasarea laterală a formației în cuplu la trecerea pe sub pod, atunci când există pericolul de coliziune cu pilele podului;

e) nava propulsoare trebuie să asigure viteza minimă de siguranță a formației în cuplu pe șenalul balizat la trecerea pe sub pod.

(3) Nava propulsoare a formației în cuplu nu are dreptul să părăsească navele din formație în timpul manevrei de legare sau ancorare, atât timp cât ele nu eliberează canalul navigabil și atât timp cât conducătorul nu se asigură de siguranța acestor nave.

## ARTICOLUL 25

**Navigația pe același front**

Navigația navelor pe același front este interzisă în afară de cazul depășirii.

## ARTICOLUL 26

**Trecerea pe sub poduri și prin ecluze — generalități**

(1) Dacă șenalul navigabil nu prezintă o lățime suficientă pentru trecerea simultană a două nave prin deschiderea unui pod, se aplică prevederile art. 33.

(2) Trecerea printr-o deschidere de pod este autorizată și semnalizată cu:

a) semnalul de interzicere A.10 (RND) — navigația este interzisă în afara spațiului cuprins între cele două panouri care formează acest semnal;

b) semnalul de recomandare D.2 (RND) — este recomandat ca navigația să se facă în spațiul cuprins între cele două panouri sau lumini care constituie acest semnal.

## ARTICOLUL 27

**Trecerea pe sub poduri fixe**

(1) Când deschiderile de poduri sunt semnalizate prin una sau mai multe lumini roșii ori panouri roșu-alb-roșu (semnal de interzicere A.1 — RND), navigația prin respectivele deschideri este interzisă.

(2) Dacă anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate prin:

a) semnalul de recomandare D.1 a) (RND); sau

b) semnalul de recomandare D.1 b) (RND), instalat deasupra deschiderii,

se recomandă trecerea prin aceste deschideri.

(3) Dacă deschiderea este semnalizată conform alin. (2) lit. a), navigația prin respectiva deschidere este permisă în ambele sensuri.

(4) Dacă deschiderea este semnalizată conform alin. (2) lit. b), navigația în sens opus este interzisă. În acest caz, deschiderea va fi semnalizată pe cealaltă parte cu semnalul de interzicere A.1 (RND).

(5) Dacă anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate conform prevederilor de la alin. (2), navigația prin deschiderile nesemnalizate pentru navigație este pe riscul și răspunderea conducătorului navei/ambarcațiunii de agrement.

## ARTICOLUL 28

**Trecerea prin ecluze**

(1) La apropierea de locurile de staționare a navelor în fața ecluzelor, navele trebuie să își reducă viteza de marș. Dacă nu pot sau nu vor să intre imediat în ecluză, navele trebuie, în cazul în care pe mal este instalat un panou de obligație B.5 (RND), să se oprească înainte de acest panou.

(2) Atunci când navele se află în locurile de staționare sau în ecluze, navele echipate cu radiotelefon trebuie să îl țină deschis pe canalul de lucru al ecluzei respective.

(3) Intrarea în ecluze se face în ordinea sosirii.

(4) La intrarea/ieșirea în/din ecluză și pe perioada de staționare în ecluză, navele și ambarcațiunile de agrement sunt obligate să respecte dispozițiile personalului ecluzei.

(5) La apropierea de ecluze, în special de locurile de staționare a navelor din fața ecluzelor, orice depășire este interzisă.

(6) În ecluze, ancorele trebuie să fie ridicate complet; este valabil și la locurile de staționare a navelor din fața ecluzelor, atât timp cât ancorele nu se folosesc.

(7) La intrarea în ecluze, navele trebuie să își reducă viteza, astfel încât să evite orice coliziune cu porțile sau cu dispozitivele de protecție sau cu alte nave.

(8) În ecluze:

a) dacă pe pereții de rezistență ai camerei ecluzei sunt indicate limite, navele trebuie să se mențină între aceste limite;

b) în timpul umplerii și golirii sasului ecluzei și până în momentul primirii autorizației de ieșire, navele trebuie să fie legate, iar manevrarea legăturilor trebuie să fie efectuată astfel încât să împiedice orice coliziune cu pereții de rezistență, porțile sau dispozitivele de protecție ori cu alte nave;

c) este obligatorie utilizarea apărătorilor de bordaj;

d) se interzice navelor să deverseze sau să evacueze apă pe platforme sau pe alte nave;

e) din momentul în care nava este legată și până în momentul primirii autorizației de ieșire, mijloacele mecanice de propulsie ale navei nu pot fi folosite decât în cazuri speciale, pentru siguranța ecluzării;

f) ambarcațiunile de agrement trebuie să respecte dispozițiile personalului ecluzei.

#### ARTICOLUL 29

##### **Intrarea și ieșirea din ecluze**

(1) Accesul într-o ecluză este reglementat atât ziua, cât și noaptea prin semnale vizuale și luminoase amplasate pe o parte sau pe ambele părți ale ecluzei. Aceste semnale au următoarea semnificație:

a) două lumini roșii instalate una deasupra celeilalte: ACCES INTERZIS, ECLUZA NU LUCREAZĂ;

b) lumină roșie izolată sau două lumini roșii instalate pe orizontală: ACCES INTERZIS, ECLUZA ÎNCHISĂ;

c) una dintre cele două lumini roșii instalate pe orizontală este stinsă sau o lumină roșie și una verde instalate pe orizontală sau o lumină roșie deasupra unei lumini verzi: ACCES INTERZIS, ECLUZA SE PREGĂTEȘTE PENTRU DESCHIDERE;

d) lumină verde izolată sau două lumini verzi instalate pe orizontală: ACCES PERMIS.

(2) Ieșirea dintr-o ecluză este reglementată atât ziua, cât și noaptea prin următoarele semnale vizuale:

a) una sau două lumini roșii: IEȘIREA INTERZISĂ;

b) una sau două lumini verzi: IEȘIREA PERMISĂ.

(3) Lumina sau luminile roșii prevăzute la alin. (1) și (2) pot fi înlocuite cu un panou de interzicere A.1 (RND). Lumina sau luminile verzi prevăzute la alin. (1) și (2) pot fi înlocuite cu un panou de indicație E.1 (RND).

(4) În lipsa luminilor și a panourilor de interzicere, accesul în și ieșirea din ecluze sunt interzise fără ordin special al personalului ecluzei.

#### ARTICOLUL 30

##### **Prioritate de trecere prin ecluze**

(1) Prin derogare de la prevederile art. 28, au prioritate la trecerea prin ecluze:

a) navele aparținând OCT, navele de stins incendiu, navele de poliție, vamă, salvare, servicii sanitare care se deplasează din motive de urgențe de serviciu;

b) navele cărora A.C.N.B. — R.A. Timiș, în calitate de autoritate competentă, le-a acordat în mod expres prioritate și care poartă flamura roșie.

(2) Dacă astfel de nave se apropie de locurile de staționare din fața ecluzelor sau se găsesc în aceste locuri în staționare, celelalte nave trebuie, în limita posibilităților, să faciliteze trecerea acestora.

#### ARTICOLUL 31

##### **Înălțimea de liberă trecere pe sub poduri**

(1) Conducătorii navelor și formațiilor în cuplu care trec pe sub pod sunt obligați a lua cunoștință în prealabil de avizele către navigatori privind condițiile de navigație pe sub pod.

(2) OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș au obligația să facă publice avizele către navigatori la sediile lor și pe website-ul propriu.

(3) Orice nerespectare a dispozițiilor și regulilor de navigație care va avea ca urmare producerea unor avarii la pod sau la instalațiile sale aferente va atrage după sine plata despăgubirii pentru acoperirea pagubelor aduse podului și instalațiilor și sancțiunile prevăzute în legislația în vigoare privind stabilirea și sancționarea contravențiilor la regimul navigației.

(4) Navigația pe sub pod este permisă numai pe timp de zi.

(5) Trecerea navelor și formațiilor în cuplu pe sub pod se va face numai prin zona în care înălțimea liberă sub pod este maximă.

(6) Este interzisă navigația navelor și a formațiilor în cuplu a căror înălțime este mai mare decât înălțimea liberă maximă sub pod.

(7) Se interzice trecerea pe sub poduri a navelor și a formațiilor în cuplu pe timp de ceață cu vizibilitate redusă sau vânt puternic.

#### ARTICOLUL 32

##### **Semnalizarea trecerii pe sub poduri, reducerea vitezei, interziceri etc.**

(1) Podurile pe sub care se face trecerea navelor vor fi marcate și semnalizate corespunzător.

(2) La apropierea de poduri, navele sunt obligate să își semnalizeze apropierea și să își reducă viteza, astfel încât să nu se angajeze în trecerea prin deschidere înainte ca aceasta să fie liberă în întregime.

(3) Este interzis navelor de a intra în contact cu picioarele podurilor sau de a le lovi.

(4) La trecerea pe sub poduri, navele vor reduce și vor lăsa baloanele de acostare în borduri.

(5) Este interzisă legarea parâmelor de picioarele podurilor sau de stâlpii apărători ai picioarelor podurilor.

(6) Este interzisă staționarea navelor pe o distanță de 10 m în amonte și în aval de poduri.

#### ARTICOLUL 33

##### **Măsuri de precauție la apropierea de punctele dificile ale canalului**

(1) Înainte de a se angaja într-o trecere îngustă sau într-un cot al canalului, navele își vor semnaliza apropierea.

(2) Nava care traversează trecerile înguste, cotelile canalului și locurile în care vizibilitatea este insuficientă nu trebuie să se

apropie de nava care o precedă fără să fi luat toate măsurile de precauție.

(3) Pentru a evita, în măsura posibilităților, o întâlnire în sectoarele sau în locurile unde șenalul nu prezintă o lățime absolut suficientă pentru o astfel de întâlnire (trecheri înguste), se aplică următoarele reguli:

a) toate navele trebuie să străbată trecherile înguste cât mai repede posibil;

b) în cazul în care câmpul vizual este restrâns, navele trebuie ca înainte de a se angaja într-o trecere îngustă să emită „un sunet lung”; la nevoie, mai ales atunci când trecerea îngustă este lungă, ele trebuie să repete acest semnal în timpul trecerii;

c) navele care navighează în amonte, atunci când constată că o navă care navighează în aval este pe punctul de a se angaja într-o trecere îngustă, trebuie să se oprească în aval de această trecere până ce nava care navighează în aval a străbătut trecerea;

d) când o formație în cuplu care navighează în amonte s-a angajat deja într-o trecere îngustă, navele care navighează în aval trebuie, pe cât posibil, să se oprească în amonte de această trecere, până ce formația în cuplu care navighează în amonte a străbătut-o; aceeași obligație revine navelor izolate care navighează în aval în raport cu o navă izolată care navighează în amonte.

(4) În cazul în care întâlnirea într-o trecere îngustă a devenit inevitabilă, navele trebuie să ia toate măsurile posibile pentru ca întâlnirea să se facă într-un loc și în condiții care să prezinte un minim de pericol. Orice conducător care constată un pericol de abordaj trebuie să emită „o serie de sunete foarte scurte”.

#### ARTICOLUL 34

##### Măsuri de precauție la nivelul scăzut al apei

(1) În zonele cu nivelul scăzut al apei, pentru a naviga în condiții de siguranță, pescajul navei sau al formației în cuplu trebuie să fie cu un decimetru mai mic decât adâncimea apei.

(2) Dacă într-o zonă unde șenalul are o lățime redusă și nivelul apei este scăzut ajung mai multe nave în același timp, navele cu un pescaj mai mare vor avea prioritate de trecere față de cele cu pescaje mai mici.

#### ARTICOLUL 35

##### Ordinea de trecere la punctele dificile ale canalului

Navele destinate acțiunilor de salvare sau cele care merg să dea ajutor navelor care au eșuat, precum și navele de pasageri, în apropiere de punctele dificile ale canalului, trebuie să semnalizeze corespunzător. În acest caz, ele trec primele, iar celelalte nave trec în ordinea sosirii lor.

#### ARTICOLUL 36

##### Întâlnirea navelor la trecherile dificile ale canalului

În zonele în care șenalul are lățimi reduse, navele care se deplasează în amonte trebuie să acorde prioritate navelor care se deplasează în aval, în așa fel încât întâlnirea să aibă loc într-o zonă a canalului care să permită deplasarea uneia față de cealaltă în condiții de siguranță.

#### ARTICOLUL 37

##### Interziceri la coturile pronunțate

În coturile canalului și în zonele unde canalul nu prezintă o lățime suficientă sunt interzise navigația pe același front, depășirea și întâlnirea navelor.

#### ARTICOLUL 38

##### Interzicerea de a tăia drumul

Nava la plecare, în manevră sau în marș nu trebuie să taie drumul unei alte nave, pentru a nu stingheri deplasarea acesteia.

#### ARTICOLUL 39

##### Semnale privind interzicerea depășirii

Fără a încălca alte prevederi, depășirea este interzisă:

- în general pe sectoarele delimitate prin semnalul A.2 (RND);
- între formațiile în cuplu, pe sectoarele delimitate prin semnalul A.3 (RND).

#### ARTICOLUL 40

##### Întâlnirea dintre o navă singură și o formație în cuplu

Când o navă ce navighează singură în aval se apropie de o formație în cuplu care navighează în amonte și apare pericolul de abordaj, atunci nava care navighează singură trebuie să acorde prioritate formației în cuplu.

#### ARTICOLUL 41

##### Depășiri — prevederi generale

(1) Depășirea este permisă numai când nava care ajunge din urmă s-a asigurat că această manevră se desfășoară în condiții de siguranță.

(2) Nava ajunsă din urmă trebuie să înlesnească depășirea atât cât este necesar și posibil. Ea trebuie să reducă viteza atunci când este necesar, pentru ca depășirea să se efectueze fără pericol, iar durata sa să fie suficient de scurtă pentru ca mișcarea altor nave să nu fie stânjenită. Această prevedere nu se aplică în cazul în care o ambarcațiune de agrement ajunge din urmă o navă de altă categorie.

#### ARTICOLUL 42

##### Depășirea

(1) Dacă în cazul unei depășiri nu există riscul de abordaj, nava care ajunge din urmă poate depăși prin babord sau tribord.

(2) Dacă depășirea este posibilă fără ca nava ajunsă din urmă să fie nevoită să își modifice drumul sau viteza, nava care ajunge din urmă nu emite niciun fel de semnal sonor.

(3) Când depășirea nu poate avea loc fără ca nava ajunsă din urmă să își modifice drumul său sau când există teama ca nava ajunsă din urmă să nu fi înțeles intenția navei care ajunge din urmă de a depăși și aceasta poate provoca un pericol de abordaj, nava care ajunge din urmă trebuie să emită:

- două sunete lungi urmate de două sunete scurte, dacă dorește să depășească prin babordul navei ajunse din urmă;
- două sunete lungi urmate de un sunet scurt, dacă dorește să depășească prin tribordul navei ajunse din urmă.

(4) Când nava ajunsă din urmă poate îndeplini solicitarea navei care ajunge din urmă, ea trebuie să lase spațiul dorit pe partea cerută, abătându-se la nevoie spre partea opusă, emițând:

- un sunet scurt, când depășirea trebuie să aibă loc prin babordul ei;
- două sunete scurte, când depășirea trebuie să aibă loc prin tribordul ei.

(5) Când depășirea nu este posibilă prin partea cerută de nava care ajunge din urmă, dar se poate face prin partea opusă, nava ajunsă din urmă trebuie să emită:

- un sunet scurt, când depășirea este posibilă prin babordul ei;

b) două sunete scurte, când depășirea este posibilă prin tribordul ei. Dacă, în aceste condiții, nava care ajunge din urmă intenționează totuși să efectueze depășirea, ea trebuie să emită „două sunete scurte” în cazul prevăzut la alin. (4) lit. a) sau „un sunet scurt” în cazul prevăzut la alin. (4) lit. b). Nava ajunsă din urmă trebuie să lase spațiul dorit în partea pe unde trebuie să aibă loc depășirea, abătându-se în caz de nevoie spre partea opusă.

(6) Când depășirea este imposibilă fără pericol de abordaj, nava ajunsă din urmă trebuie să emită „cinci sunete scurte”.

(7) Prevederile alin. (4)—(6) nu se aplică ambarcațiunilor mici în raport cu navele de alte categorii și nici în cazul depășirii ambarcațiunilor mici de către alte ambarcațiuni mici.

#### ARTICOLUL 43

##### **Navigația pe sectoarele în care drumul de urmat este obligatoriu**

(1) Pe sectoarele semnalizate cu semnalele de obligație B.1, B.2, B.3 sau B.4 (RND), navele care navighează în amonte nu trebuie în niciun caz să împiedice navigația navelor care navighează în aval; în special, la apropierea de semnalul de obligație B.4, ele trebuie la nevoie să își reducă viteza și chiar să se oprească pentru a permite navelor care navighează în aval să își execute manevra.

(2) Terminarea unor astfel de sectoare este semnalizată prin semnalul de indicație E.11 (RND).

#### ARTICOLUL 44

##### **Întoarcerea**

(1) Navele pot întoarce numai după ce s-au asigurat că mișcările celorlalte nave permit efectuarea manevrei fără pericol și fără ca celelalte nave să fie obligate să își modifice brusc drumul sau viteza.

(2) Dacă manevra avută în vedere va obliga alte nave să se abată de la drumul lor sau să își modifice viteza, nava care dorește să întoarcă trebuie, înainte de a întoarce, să își anunțe manevra în timp util, emițând:

a) un sunet lung urmat de un sunet scurt, dacă dorește să întoarcă la tribord; sau

b) un sunet lung urmat de două sunete scurte, dacă dorește să întoarcă la babord.

(3) Celelalte nave trebuie, pe cât este necesar și posibil, să își modifice viteza și 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.

(4) Prevederile alin. (1)—(3) nu se aplică ambarcațiunilor de agrement în raport cu nave de alte categorii. Pentru ambarcațiunile de agrement în raport una cu alta, se aplică numai prevederile alin. (1) și (3).

(5) Este interzisă orice întoarcere pe sectoarele marcate printr-un semnal de interdicție A.8 (RND). Dacă pe o cale navigabilă există însă sectoare marcate prin semnalul de indicație E.8 (RND), conducătorilor li se recomandă să aleagă respectivele sectoare pentru a efectua întoarcerea acolo, întoarcerea rămânând supusă prevederilor prezentului articol.

#### ARTICOLUL 45

##### **Manevre de plecare**

Navele, cu excepția bacurilor, care pleacă din locul de ancorare sau de acostare fără a efectua întoarcerea emit următoarele semnale:

- a) un sunet scurt, când navele vin la tribord; sau
- b) două sunete scurte, când navele vin la babord.

#### ARTICOLUL 46

##### **Navigația la aceeași înălțime a navelor în marș pe același drum și interdicția de apropiere între nave**

(1) Navele nu trebuie să navigheze la aceeași înălțime decât dacă spațiul disponibil le permite aceasta, fără a stânjeni sau a pune în pericol navigația.

(2) Fără a încălca alte prevederi, este interzis navelor a acosta la o altă navă, a se agăța de aceasta sau a naviga în siajul ei fără aprobarea expresă a conducătorului.

#### ARTICOLUL 47

##### **Navigația în derivă**

Se interzice navigația în derivă.

#### ARTICOLUL 48

##### **Evitarea întâlnirii a două nave și depășirii în dreptul navelor ce staționează**

(1) Întâlnirea a două nave și depășirea în dreptul navelor staționate sunt interzise.

(2) Dacă întâlnirea nu poate fi evitată, nava care navighează în amonte va opri și va aștepta trecerea navei care navighează în aval.

#### CAPITOLUL III

##### **Lumini și semnale**

#### ARTICOLUL 49

##### **Semnificația termenilor referitori la „lumini”**

(1) În contextul prezentului regulament, termenii de mai jos au următoarele semnificații:

a) *lumină de catarg* — o lumină albă puternică, continuă, vizibilă pe un arc de orizont de 225° și dispusă astfel încât să fie văzută din prova până la 22°30' înapoia traversului fiecărui bord;

b) *lumini din borduri* — o lumină verde clară la tribord și o lumină roșie clară la babord, fiecare dintre aceste lumini proiectând o lumină continuă pe un arc de orizont de 112°30' și dispuse astfel încât să fie vizibile începând din prova până la 22°30' înapoia traversului bordului corespunzător;

c) *lumină de pupa* — o lumină albă sau galbenă, clară sau obișnuită, proiectând o lumină continuă vizibilă pe toată întinderea unui arc de orizont de 135° și dispusă astfel încât să fie vizibilă până la 67°30' la fiecare bord începând dinspre pupa;

d) *lumină vizibilă din toate părțile* — o lumină continuă vizibilă pe toată întinderea unui arc de orizont de 360°.

(2) În afara altor prevederi, luminile menționate în prezentul regulament trebuie să fie continue și uniforme.

#### ARTICOLUL 50

##### **Lumini și semnale interzise**

Este interzis a se folosi lumini sau semnale, altele decât cele menționate în prezentul regulament, sau a se folosi luminile sau semnalele menționate în alte condiții decât cele prevăzute sau admise de prezentul regulament.

#### ARTICOLUL 51

##### **Lumini de rezervă**

Când luminile de semnalizare prevăzute în prezentul regulament nu funcționează, ele trebuie să fie înlocuite fără întârziere cu lumini de rezervă. Totodată, atunci când lumina prevăzută trebuie să fie puternică, lumina de rezervă poate fi clară și, atunci când lumina prevăzută trebuie să fie clară, lumina de rezervă poate să fie obișnuită. Restabilirea luminilor la puterea prescrisă trebuie să se facă în cel mai scurt timp posibil.

## ARTICOLUL 52

**Interzicerea folosirii luminilor, proiectoarelor, panourilor, pavilioanelor etc.**

(1) Se interzice folosirea de lumini sau proiectoare, precum și de panouri, pavilioane sau alte obiecte dacă acestea pot fi confundate cu luminile sau semnalele menționate în prezentul regulament sau dacă acestea împiedică vizibilitatea sau complică identificarea luminilor sau semnalelor.

(2) Se interzice folosirea de lumini sau proiectoare care pot produce o orbire ce ar constitui un pericol sau o împiedicare a navigației sau a circulației terestre.

## ARTICOLUL 53

**Semnalizarea de noapte a navelor în staționare**

(1) O navă izolată sau o formație în cuplu în staționare trebuie să poarte o lumină albă obișnuită vizibilă din toate părțile și dispusă pe partea șenalului, la o înălțime de cel puțin 3 m.

(2) Ambarcațiunea de agrement în staționare poate purta în locul luminii prevăzute mai sus o lumină albă obișnuită dispusă într-un loc corespunzător și la o înălțime de la care să fie vizibilă din toate părțile.

(3) Semnalizarea prevăzută în prezentul articol nu este obligatorie:

a) când nava sau formația în cuplu este în staționare într-o zonă a canalului Bega unde navigația este temporar imposibilă sau interzisă;

b) când nava staționează lângă mal și este suficient iluminată;

c) când nava este în staționare în afara limitei șenalului într-o poziție nepericuloasă;

d) când o ambarcațiune de agrement este legată la mal.

## ARTICOLUL 54

**Semnalizarea de noapte în staționare a construcțiilor plutitoare și a aparatelor plutitoare**

Fără a încălca prevederile speciale, construcțiile plutitoare și aparatele plutitoare trebuie să poarte lumini albe obișnuite, vizibile din toate părțile, în număr suficient pentru a indica conturul lor din partea șenalului navigabil.

## ARTICOLUL 55

**Semnalizarea de noapte a aparatelor plutitoare în lucru**

(1) Aparatele plutitoare în lucru și navele care efectuează lucrări sau operațiuni de sondare sau de măsurare, în staționare, trebuie să poarte:

a) în partea sau în părțile în care șenalul este liber, două lumini verzi obișnuite sau două lumini verzi clare dispuse la aproximativ 1 m una deasupra celeilalte și, dacă este cazul,

b) în partea în care șenalul nu este liber, o lumină roșie obișnuită sau o lumină roșie clară dispusă la aceeași înălțime ca cea mai înaltă dintre cele două lumini verzi prevăzute la lit. a), având aceeași intensitate; sau, în cazul în care aceste nave trebuie să fie protejate împotriva valurilor,

c) în partea sau în părțile în care șenalul este liber, o lumină roșie obișnuită și o lumină albă obișnuită sau o lumină roșie clară și o lumină albă clară, dispuse la aproximativ 1 m una deasupra celeilalte, lumina roșie fiind mai sus, și, dacă este cazul,

d) în partea în care șenalul nu este liber, o lumină roșie dispusă la aceeași înălțime cu lumina roșie prevăzută la lit. c) și de aceeași intensitate cu aceasta. Aceste lumini trebuie să fie amplasate la o astfel de înălțime încât să fie vizibile din toate părțile.

(2) OCT poate da derogare de la obligația de a purta luminile prevăzute la alin. (1) lit. a) și b).

## ARTICOLUL 56

**Semnalizarea de noapte a ancorelor care pot constitui un pericol pentru navigație**

(1) Dacă ancorele navelor sunt fundarisite în așa fel încât prezintă un pericol pentru navigație, luminile de staționare care se găsesc cel mai aproape de aceste ancore trebuie să fie înlocuite prin două lumini albe obișnuite, vizibile din toate părțile, dispuse una deasupra celeilalte la o distanță de aproximativ 1 m.

(2) Navele trebuie să semnalizeze fiecare dintre ancorele lor care pot constitui un pericol pentru navigație, printr-un flotor cu reflector radar, care să poarte o lumină albă obișnuită, vizibilă din toate părțile.

## ARTICOLUL 57

**Semnalizarea de zi a ambarcațiunilor cu vele care folosesc propriile lor mijloace mecanice sau electrice de propulsie**

(1) Navigația cu vele pe canalul Bega este interzisă.

(2) Ambarcațiunile cu vele care navighează cu ajutorul propriilor mijloace mecanice și electrice de propulsie sunt asimilate cu ambarcațiunile de agrement autopropulsate și se semnalizează corespunzător.

## ARTICOLUL 58

**Semnalizarea de zi a navelor autorizate să transporte mai mult de 12 pasageri și a căror lungime maximă a corpului este mai mică de 20 m**

Navele autorizate să transporte mai mult de 12 pasageri și a căror lungime maximă a corpului este mai mică de 20 m trebuie să poarte un bicon galben amplasat într-un loc corespunzător și la o înălțime în așa fel încât să fie vizibil din toate părțile.

## ARTICOLUL 59

**Semnalizarea de zi suplimentară a navelor cu capacitate de manevră redusă**

(1) Nava cu capacitatea de manevră redusă, în caz de necesitate, în afară de semnalizarea prevăzută în prezentul regulament, trebuie să balanseze un pavilion roșu sau să arate două baloane negre suprapuse la aproximativ 1 m distanță unul deasupra altuia, amplasate într-un loc din care să fie vizibile din toate părțile.

(2) În caz de necesitate, o astfel de navă trebuie, suplimentar, să emită semnalul sonor regulamentar.

## ARTICOLUL 60

**Semnalizarea de zi suplimentară a navelor care au prioritate de trecere**

Navele cărora autoritatea competentă le-a acordat prioritate de trecere în locurile în care ordinea de trecere este reglementată de această autoritate trebuie să poarte, în afară de semnalizarea stabilită de celelalte prevederi ale prezentului regulament, un fanion roșu ridicat la prova, la o înălțime suficientă pentru a fi bine vizibil.

## ARTICOLUL 61

**Semnalizarea de zi a navelor în staționare**

(1) O navă autopropulsată, cu excepția ambarcațiunilor de agrement, sau o navă făcând parte dintr-o formație în cuplu staționată la ancoră, fără acces direct sau indirect la mal, trebuie să poarte un balon negru dispus într-un loc corespunzător în

partea din față și la o astfel de înălțime încât să fie vizibil din toate părțile.

(2) Semnalizarea prevăzută în prezentul articol nu este obligatorie:

- a) când nava staționează într-un sector al canalului Bega unde navigația este temporar imposibilă sau este interzisă;
- b) când nava este în staționare în afara șenalului navigabil în poziție nepericuloasă.

#### ARTICOLUL 62

##### **Semnalizarea de zi a aparatelor plutitoare în lucru**

(1) Aparatele plutitoare în lucru și navele care efectuează lucrări sau operațiuni de sondare sau măsurare, când sunt în staționare, trebuie să poarte:

- a) în partea sau în părțile unde șenalul este liber, două biconuri verzi suprapuse, dispuse la aproximativ 1 m unul deasupra celuilalt și, dacă este cazul,
- b) în partea în care șenalul nu este liber, un balon roșu dispus la aceeași înălțime cu biconul superior din cele două biconuri verzi prevăzute la lit. a).

(2) Semnalizarea prevăzută la alin. (1) poate fi înlocuită cu semnalele următoare:

- a) în partea sau în părțile unde trecerea este liberă, un panou de permitere a trecerii E.1 (RND);
- b) în partea în care trecerea nu este liberă, un panou de interdicere a trecerii A.1 (RND), dispus la aceeași înălțime cu panoul prevăzut la lit. a).

(3) Panourile, biconurile, baloanele și pavilioanele trebuie să fie dispuse la o astfel de înălțime încât să fie vizibile din toate părțile. Pavilioanele pot fi înlocuite cu panouri de aceeași culoare.

(4) OCT poate da derogare de la obligația de a purta semnalele prevăzute la alin. (1) și (2).

#### ARTICOLUL 63

##### **Semnalizarea de zi a ancorelor care pot prezenta pericol pentru navigație**

Navele, aparatele plutitoare și construcțiile plutitoare ale căror ancore sunt fundarisite astfel încât pot prezenta pericol pentru navigație trebuie să semnalizeze fiecare dintre aceste ancore printr-un flotor galben cu reflector radar.

#### ARTICOLUL 64

##### **Interzicerea accesului la bord**

(1) Dacă sunt dispoziții regulamentare care interzic accesul la bord al persoanelor care nu aparțin personalului de serviciu, această interdicție trebuie să fie semnalizată prin panouri albe, având forma unui disc, cu chenar roșu, cu o diagonală roșie și care au imaginea în negru a unui pieton. Aceste panouri trebuie să fie plasate, după necesități, la bord sau la pasarelă. Diametrul panourilor trebuie să fie de aproximativ 0,60 m.

(2) Dacă este nevoie, aceste panouri trebuie să fie iluminate în așa fel încât să fie vizibile noaptea.

#### ARTICOLUL 65

##### **Interzicerea fumatului, folosirii luminilor, lămpilor neprotejate și focului la bord**

(1) Dacă la bord este interzis/interzisă fumatul sau întrebuițarea flăcării, luminilor sau lămpilor neprotejate, această interdicere trebuie să fie semnalizată prin panouri albe, având forma unui disc cu diametrul de aproximativ 0,60 m, cu un chenar și o diagonală roșie și care au la mijloc imaginea unei țigări din care se degajă fum. Aceste panouri trebuie să fie dispuse, după necesități, la bord sau la pasarelă.

(2) Dacă este nevoie, aceste panouri trebuie să fie iluminate în așa fel încât să fie vizibile noaptea în ambele borduri ale navei.

#### ARTICOLUL 66

##### **Semnalizarea navelor de supraveghere**

Navele destinate supravegherii navigației trebuie să poarte la prova, pe ambele părți ale corpului, ca semn distinctiv, un romb alb încadrat cu un chenar albastru. În afară de aceasta, ele trebuie să poarte:

- a) ziua, pavilionul lor național și un pavilion alb în centrul căruia se găsește semnul distinctiv sus-menționat;
- b) ziua și noaptea, o lumină albastră intermitentă, dacă aceasta este necesară pentru exercitarea atribuțiilor lor.

#### ARTICOLUL 67

##### **Semnle de pericol**

(1) Atunci când o navă în pericol vrea să ceară ajutor, ea poate emite sunete de clopot sau sunete prelungite repetate.

(2) Aceste semnale înlocuiesc sau completează semnalele prevăzute în RND.

#### ARTICOLUL 68

##### **Interzicerea staționării laterale**

(1) Dacă dispoziții regulamentare sau prescripții speciale ale OCT sau A.C.N.B. — R.A. Timiș interzic staționarea laterală în apropierea unei nave, această navă trebuie să poarte pe punte în axa longitudinală un panou pătrat cu un triunghi în partea de jos. Cele două fețe ale panoului pătrat trebuie să fie albe, cu marginile roșii și purtând o diagonală trasă din colțul superior din stânga până în colțul inferior din dreapta și litera „P” în mijloc cu negru. Cele două fețe ale triunghiului trebuie să fie albe și să aibă indicată cu cifre negre distanța în metri până la care este interzisă staționarea.

(2) Noaptea, aceste panouri trebuie să fie iluminate astfel încât să fie perfect vizibile din ambele borduri ale navei.

#### ARTICOLUL 69

##### **Semnalizarea suplimentară a navelor în marș care efectuează lucrări în calea navigabilă**

Navele în marș care efectuează în calea navigabilă lucrări sau operațiuni de sondaj sau măsurători pot arăta, fără a încălca semnalizarea ce le este aplicabilă în baza celorlalte prevederi ale prezentului regulament, noaptea și ziua, o lumină galbenă clară sau obișnuită intermitentă, vizibilă din toate părțile. Folosirea acestei semnalizări se limitează numai la navele care au o autorizație scrisă din partea OCT și/sau a A.C.N.B. — R.A. Timiș.

#### ARTICOLUL 70

##### **Semnalizarea sonoră**

(1) Semnalele sonore, altele decât loviturile de clopot și semnalul tritonal, trebuie să fie formate prin emisia unui sunet sau mai multor sunete consecutive având următoarele caracteristici:

- a) sunet scurt — sunet cu o durată de aproximativ o secundă;
- b) sunet lung — sunet cu o durată de aproximativ patru secunde.

(2) Între două sunete consecutive intervalul trebuie să fie de aproximativ o secundă, cu excepția semnalului „o serie de sunete foarte scurte”, care trebuie să fie compus din cel puțin șase sunete cu o durată de aproximativ un sfert de secundă, fiecare cu intervale de pauză de aceeași durată.

## ARTICOLUL 71

**Semnale utilizate frecvent****A. SEMNALE GENERALE**

- a) Un sunet lung — ATENȚIE!
- b) Un sunet scurt — VIN LA TRIBORD
- c) Două sunete scurte — VIN LA BABORD
- d) Trei sunete scurte — MAȘINA PE MARȘ ÎNAPOI
- e) Patru sunete scurte — SUNT ÎN IMPOSIBILITATE DE MANEVRĂ
- f) Serie de sunete foarte scurte — PERICOL IMINENT DE ABORDAJ

- g) Sunete lungi repetate — SEMNAL DE PERICOL

**B. SEMNALE DE ÎNTÂLNIRE**

## 1. Primul caz:

- a) Un sunet scurt al navei care navighează în amonte — VREAU SĂ TREC PRIN BABORD
- b) Un sunet scurt al navei care navighează în aval — DE ACORD, TRECEȚI PRIN BABORD
- c) Două sunete scurte ale navei care navighează în aval — NU SUNT DE ACORD, TRECEȚI PRIN TRIBORD
- d) Două sunete scurte ale navei care navighează în amonte — DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORD.

## 2. Al doilea caz:

- a) Două sunete scurte ale navei care navighează în amonte — VREAU SĂ TREC PRIN TRIBORD
- b) Două sunete scurte ale navei care navighează în aval — DE ACORD TRECEȚI PRIN TRIBORD
- c) Un sunet scurt al navei care navighează în aval — NU SUNT DE ACORD, TRECEȚI PRIN BABORD
- d) Un sunet scurt al navei care navighează în amonte — DE ACORD, VOI TRECE PRIN BABORD.

**C. SEMNALE DE DEPĂȘIRE**

## 1. Primul caz:

- a) Două sunete lungi și două sunete scurte ale navei care ajunge din urmă — VREAU SĂ DEPĂȘESC PRIN BABORDUL DVS.
- b) Un sunet scurt al navei ajunse din urmă — DE ACORD, DEPĂȘIȚI PRIN BABORDUL MEU
- c) Două sunete scurte ale navei ajunse din urmă — NU SUNT DE ACORD, DEPĂȘIȚI PRIN TRIBORDUL MEU
- d) Un sunet scurt al navei care ajunge din urmă — DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORDUL DVS.

## 2) Al doilea caz:

- a) Două sunete lungi și un sunet scurt ale navei care ajunge din urmă — VREAU SĂ DEPĂȘESC PRIN TRIBORDUL DVS.
- b) Două sunete scurte ale navei ajunse din urmă — DE ACORD, DEPĂȘIȚI PRIN TRIBORDUL MEU
- c) Un sunet scurt al navei ajunse din urmă — NU SUNT DE ACORD, DEPĂȘIȚI PRIN BABORDUL MEU
- d) Două sunete scurte ale navei care ajunge din urmă — DE ACORD, VOI DEPĂȘI PRIN BABORDUL DVS.
- e) Imposibilitate de depășire: cinci sunete scurte ale navei ajunse din urmă — NU ESTE POSIBIL SĂ MĂ DEPĂȘIȚI.

**D. SEMNALE DE ÎNTOARCERE**

- a) Un sunet lung urmat de un sunet scurt — VOI ÎNTOARCE LA TRIBORD
- b) Un sunet lung urmat de două sunete scurte — VOI ÎNTOARCE LA BABORD

**E. SEMNALE PENTRU CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ**

## 1. Nave care navighează cu ajutorul radarului:

- a) NAVE CARE NAVIGHEAZĂ ÎN AVAL, cu excepția ambarcațiunilor mici — semnal sonor tritonal, repetat atât de des cât este necesar
- b) NAVE CARE NAVIGHEAZĂ ÎN AMONTE — un sunet lung

## 2. Nave în staționare:

a) O serie simplă de băți de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut — STAȚIONEZ PE PARTEA STÂNGĂ A ȘENALULUI

b) O serie dublă de băți de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut — STAȚIONEZ PE PARTEA DREAPTĂ A ȘENALULUI

c) O serie triplă de băți de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut — STAȚIONEZ ÎN POZIȚIE NEDETERMINATĂ

**F. SEMNALE PENTRU CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ**

a) Un sunet scurt — CÂND O NAVĂ VINE LA TRIBORD

b) Două sunete scurte — CÂND O NAVĂ VINE LA BABORD

## ARTICOLUL 72

**Semnale care servesc reglementării navigației pe calea navigabilă**

(1) Semnalele principale prevăzute la art. 73 care figurează în secțiunea I din anexa nr. 7 la RND de mai jos pot fi completate sau explicitate prin semnalele auxiliare prevăzute la art. 74 care figurează în secțiunea II din anexa nr. 7 la RND.

(2) Panourile pot să aibă o dungă subțire albă urmând conturul exterior.

## ARTICOLUL 73

**Semnale principale****A. SEMNALE DE INTERZICERE**

## A.1. Interzicere de trecere (semnal general)

Panouri sau lumini roșii, două pavilioane sau două panouri roșii, două lumini sau două pavilioane suprapuse indică o interzicere prelungită.

## A.2. Interzicerea oricărei depășiri

## A.4. Interzicerea de întâlnire și depășire

A.5. Interzicerea de a staționa (de a ancora sau a se lega la mal)

A.5.1. Interzicerea de a staționa pe lățimea indicată în metri (măsurată de la semnal)

A.6. Interzicerea de a ancora sau a lăsa să se târască ancore, cabluri sau lanțuri

## A.7. Interzicerea de a se lega la mal

## A.8. Interzicere de a întoarce

## A.9. Interzicerea de a provoca valuri

A.10. Interzicerea de trecere în afara spațiului indicat (printr-o deschidere de pod sau de baraj)

## A.11. Interzicerea de a trece, dar pregătiți-vă de marș

## A.12. Interzicerea navigației navelor autopropulsate

A.13. Interzicerea navigației pentru toate ambarcațiunile de sport sau agrement

## A.14. Interzicerea practicării schiului nautic

## A.15. Interzicerea navigației navelor cu vele

A.16. Interzicerea navigației navelor care nu sunt autopropulsate și nici cu vele

## A.17. Interzicerea navigației pe planșa cu vele

A.18. Terminarea zonei permise pentru navigație cu viteză mare a micilor ambarcațiuni de sport sau de agrement

A.19. Interzicerea de a lăsa la apă sau de a ridica pe mal ambarcațiuni

## A.20. Interzicerea navigației cu motonautica

**B. SEMNALE DE OBLIGAȚIE**

## B.1. Obligația de a urma direcția indicată prin săgeată

B.2. a) Obligația de a se îndrepta spre partea șenalului situat la babord

b) Obligația de a se îndrepta spre partea șenalului situat la tribord

## B.3. a) Obligația de a ține partea șenalului situat la babord

## b) Obligația de a ține partea șenalului situat la tribord

## B.4. a) Obligația de a încrucișa șenalul la babord

b) Obligația de încrucișa șenalul la tribord

B.5. Obligația de a se opri în condițiile prevăzute de prezentul regulament

B.6. Obligația de a respecta limita de viteză indicată (în km/h)

B.7. Obligația de a emite un semnal sonor

B.8. Obligația de a păstra o vigilență deosebită

B.9. Obligația de a se asigura înainte de a se angaja în calea navigabilă principală sau de a traversa, dacă manevra nu obligă navele care navighează pe această cale să își modifice drumul sau viteza

B.10. Obligația navelor care navighează pe calea principală să schimbe, dacă este necesar, drumul sau viteza lor, pentru a permite navelor să iasă din port sau din calea afluentă

B.11. a) Obligația de a intra în legătură radiotelefonică

b) Obligația de a intra în legătură radiotelefonică pe canalul indicat pe panou

### C. SEMNALE DE RESTRICȚIE

C.1. Adâncimea apei este limitată.

C.2. Înălțimea liberă deasupra suprafeței apei este limitată.

C.3. Lățimea pasei de trecere sau a șenalului este limitată.

*Notă: pe panourile C.1, C.2 și C.3 mai pot fi înscrise cifre care indică în metri adâncimea apei, înălțimea liberă de deasupra suprafeței apei și lățimea pasei de trecere sau a șenalului.*

C.4. Sunt impuse restricții de navigație, „informați-vă!”.

C.5. Șenalul este îndepărtat de malul drept (stâng); cifra înscrisă pe semnal indică în metri distanța de la semnal față de care navele trebuie să se mențină.

### D. SEMNALE DE RECOMANDARE

D.1. Trecere recomandată:

a) în ambele sensuri; sau

b) în singurul sens indicat (trecerea în sens invers fiind interzisă)

D.2. Recomandare de a se ține în spațiul indicat (într-o deschidere de pod sau baraj)

D.3. Recomandare de a se îndrepta în sensul săgeții sau în sensul luminii fixe spre lumina intermitentă

### E. SEMNALE DE INDICAȚIE

E.1. Autorizarea trecerii (semnal general): fie panouri, fie lumini sau pavilioane verzi

E.2. Traversarea unei linii electrice aeriene

E.3. Baraj

E.4. a) Bac care nu navighează liber

b) Bac care navighează liber

E.5. Permiteerea de a staționa (la ancoră sau legat la mal)

E.5.1. Permiteerea de a staționa pe o lățime a suprafeței apei, măsurată de la semnal și indicată în metri pe panou

E.5.2. Permiteerea de a staționa pe o lățime a suprafeței de apă cuprinsă între cele două distanțe măsurate de la semnal și indicate în metri pe acesta

E.5.3. Numărul maxim de nave permise a staționa bord la bord

E.6. Permiteerea de a ancora și de a lăsa să se târască ancore, cabluri sau lanțuri

E.7. Autorizație de a se lega la mal

E.8. Loc de întoarcere

E.11. Sfârșitul unei interdicții sau obligații valabile pentru un singur sens de navigație sau sfârșitul unei restricții

E.12. Semnale avansate; una sau două lumini albe:

a) lumina (i) continuă: dificultate dincolo de semnal, opriți-vă dacă prezentul regulament o cere!

b) lumina (i) intermitentă: puteți înainta!

E.13. Loc de alimentare cu apă potabilă

E.15. Permiteerea navigației navelor autopropulsate

E.16. Permiteerea navigației ambarcațiunilor de sport sau agrement

E.19. Permiteerea navigației pentru navele care nu sunt autopropulsate și nici cu vele

E.22. Permiteerea de a lăsa la apă sau de a ridica pe mal ambarcațiuni

E.23. Posibilitatea de a obține informații nautice prin radiotelefon pe canalul indicat

## ARTICOLUL 74

### Semnale auxiliare

Semnalele principale pot fi completate cu următoarele semnale auxiliare:

a) tăblițe care indică distanța la care se aplică prevederea sau particularitatea indicată prin semnalul principal

*Notă: tăblițele sunt amplasate deasupra semnalului principal. Exemple: „oprire la 1000 m” (auxiliar) deasupra „bac care nu navighează liber la 1500 m” (principal)*

b) semnal luminos adițional; de exemplu, săgeată albă luminoasă care împreună cu unele lumini reprezintă:

(i) cu lumina verde — PERMISIUNE

*Exemplu: permisiune de intrare în bazinul care este situat în direcția săgeții*

(ii) cu lumina roșie — INTERDICȚIE

*Exemplu: interdicție de intrare în bazinul care este situat în direcția săgeții*

c) săgeți care indică direcția sectorului la care se aplică semnalul principal.

*Notă: săgețile nu trebuie să fie obligatoriu de culoare albă și pot fi amplasate alături de semnalul principal sau sub acesta.*

*Exemple: „Permiteerea staționării” suplimentat cu „Staționarea interzisă (pe o distanță de 1000 m)”*

d) indicatoare care poartă inscripții explicative sau informații suplimentare.

*Exemple: Opriți pentru vamă! Emiteți un semnal lung!*

## CAPITOLUL IV

### Reguli de navigație privind intrarea și ieșirea navelor și formațiilor în cuplu pe canalul Bega

#### ARTICOLUL 75

##### Intrarea/ieșirea navelor și a formațiilor în cuplu în/din canalul Bega

(1) Intrarea/ieșirea navelor sau a formațiilor în cuplu în/din canalul Bega este permisă numai cu aprobarea OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș și în conformitate cu programul de ecluzări stabilit de aceasta, care va fi comunicat navelor de către reprezentanții OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș.

(2) Totodată conducătorii de nave/formații în cuplu vor confirma că datele prevăzute în avizarea pentru intrarea pe canalul navigabil Bega și ieșirea de pe canalul navigabil Bega au rămas neschimbate sau vor comunica modificările care au apărut în perioada cuprinsă între transmiterea avizării pentru intrarea și ieșirea navelor/formațiilor în cuplu.

(3) OCT are drept de control pentru verificarea datelor transmise de conducătorul de navă/formației în cuplu.

#### ARTICOLUL 76

##### Documentele necesare la bordul navei

(1) Navele/Formațiile în cuplu vor avea la bord toate documentele necesare și valabile, în conformitate cu legislația în vigoare, fiind obligate să le pună la dispoziția OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș.



(2) Conducătorii de nave/formații în cuplu, proprietarii sau operatorii acestora sunt obligați să depună la OCT o declarație generală în care sunt evidențiate și cantitățile de marfă pentru fiecare unitate din formațiile în cuplu.

(3) Navele, pe timpul cât navighează pe canalul navigabil Bega sau operează în porturile/locurile de operare/punctele izolate de operare situate pe acesta, sunt obligate să aibă la bord echipajul minim de siguranță, conform reglementărilor legale în vigoare.

(4) La sosirea pentru operare într-un port de pe canalul Bega, depunerea listei de echipaj și a pasagerilor la OCT este obligatorie.

#### ARTICOLUL 77

##### Transmiterea informațiilor

La solicitarea OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș, conducătorii de nave/formații în cuplu au obligația de a transmite prin telefon/radiotelefon informațiile privind gabaritele navei/formații în cuplu, marfa de la bord, cantitatea de balast sau orice alte informații privind nava ori marfa transportată.

#### ARTICOLUL 78

##### Cazuri excepționale

În caz de necesitate, cum ar fi eficientizarea ecluzărilor, condiții meteorologice nefavorabile, la solicitarea OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș, conducătorii convoaielor vor modifica configurația formațiilor în cuplu.

#### ARTICOLUL 79

##### Interdicții

Este interzisă intrarea pe canalele navigabile a navelor sau a formațiilor în cuplu atunci când:

- a) navele sunt încărcate peste marca de încărcare;
- b) navele nu au la bord toate actele și certificatele prevăzute de legislația în vigoare sau aceste acte și certificate nu sunt valabile;
- c) navele pot afecta condițiile de siguranță a navigației prin canalele navigabile;
- d) navele transportă mărfuri periculoase, iar aceste mărfuri:
  - (i) nu sunt menționate în documentele de marfă aflate la bordul navei sau nu sunt însoțite de toate autorizațiile prevăzute de legislația în vigoare pentru transportul acestora;
  - (ii) sunt interzise la transportul pe apă;
- e) navele au o înclinare mai mare de 4 grade.

#### ARTICOLUL 80

##### Restricții impuse formațiilor în cuplu pe canalul Bega

(1) Zona de staționare și formare a formațiilor în cuplu la intrarea în canal este situată la fronturile de așteptare ale zonei industriale Timișoara.

(2) Înainte de intrarea pe canalul navigabil Bega și pe toată durata tranzitării canalului navigabil Bega, este interzis navelor/formațiilor în cuplu să aibă în afara bordului obiecte care ar putea periclita siguranța celorlalte nave aflate pe canale, iar ancorele vor fi la post.

#### ARTICOLUL 81

##### Închiderea temporară a navigației pe canalul Bega

OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș pot hotărî închiderea temporară a navigației pe canalul Bega în caz de condiții hidrometeorologice nefavorabile sau de apariție a gheții, precum și în cazul executării lucrărilor de dragaj, a lucrărilor hidrotehnice sau atunci când din alte cauze navigația pe canal este periclitată.

#### ARTICOLUL 82

##### Intrarea navelor/formațiilor în cuplu pe sectorul românesc al canalului Bega

(1) Intrarea navelor/formațiilor în cuplu în canalul Bega se face de regulă în ordinea sosirii.

(2) Conducătorii de nave/formații în cuplu au obligația de a anunța sosirea, prin radiotelefon, cu cel puțin două ore înainte.

(3) Navele de control ale OCT și navele cu misiune specială au prioritate la intrarea/ieșirea în/din canalul navigabil Bega.

#### ARTICOLUL 83

##### Ancorarea în canalul Bega

(1) Navele și formațiile în cuplu care ancorează în canalul navigabil Bega nu trebuie să împiedice navigația, respectând dispozițiile OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș.

(2) După ancorare, navele/formațiile în cuplu vor comunica la OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș ora și poziția în care au ancorat, solicitând instrucțiuni privitoare la tranzitare.

#### CAPITOLUL V

##### Nave care efectuează transporturi de substanțe inflamabile pentru alimentarea cu combustibil a navelor de navigație interioară, a aparatelor plutitoare angrenate în operațiuni de întreținere a canalului navigabil Bega și a ambarcațiunilor de agrement

#### ARTICOLUL 84

##### Nave care efectuează transporturi de substanțe inflamabile

Navele care efectuează transporturi de substanțe inflamabile conform Acordului european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interioare (ADN) trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de prezentul regulament, următoarea semnalizare, conform subsecțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN:

- pe timp de noapte: lumină albastră;
- pe timp de zi: un con albastru, cu vârful în jos, așa cum se indică în capitolul 3.2 din ADN în tabelul A coloana 12 sau în tabelul C coloana 19.

Aceste semnale trebuie să fie plasate într-un loc adecvat și destul de sus pentru a fi vizibile din toate părțile; conul albastru poate fi de asemenea înlocuit de un con albastru în prova și în pupa navei, la o înălțime de cel puțin 3 m.

#### ARTICOLUL 85

##### Staționarea în apropierea navelor care efectuează transporturi de substanțe inflamabile

Staționarea în apropierea navelor care efectuează transporturi de substanțe inflamabile pentru alimentarea cu combustibil a navelor de navigație interioară, a aparatelor plutitoare angrenate în operațiuni de întreținere a canalului navigabil Bega și a ambarcațiunilor de agrement se va face cu respectarea următoarelor condiții:

1. Distanța minimă obligatorie între două nave:
  - a) 10 m — dacă una dintre acestea poartă noaptea lumina albastră sau ziua conul albastru;
  - b) 50 m — dacă una dintre acestea poartă noaptea cele două lumini albastre sau ziua cele două conuri albastre;
  - c) 100 m — dacă una dintre acestea poartă noaptea cele trei lumini albastre sau ziua trei conuri albastre.

2. În cazul în care navele poartă semnalizări cu numere diferite de conuri albastre sau lumini albastre, distanța minimă în staționare va fi cea corespunzătoare pentru numărul cel mai mare de conuri albastre sau lumini albastre purtate.

3. Dacă navele sau formațiile în cuplu poartă semnalizări cu același număr de lumini albastre sau conuri albastre, distanța minimă în staționare între ele se impune a fi cea corespunzătoare numărului de lumini albastre sau numărului de conuri.

Pentru staționare, OCT poate da derogări în cazuri particulare.

## CAPITOLUL VI

### Prevenirea poluării apei și eliminarea deșeurilor rezultate la bordul navelor

#### ARTICOLUL 86

##### Definiții

(1) În sensul prezentului capitol următorii termeni semnifică:

a) *deșeuri/ape uzate* — diferența între deșeuri provenite din exploatarea navei și deșeurile de marfă;

b) *deșeurile provenite din exploatarea navei* — deșeuri și ape uzate produse la bord, ca urmare a exploatării și întreținerii navei;

c) *deșeuri de marfă* — deșeurile și apele uzate rezultate la bordul navei datorită mărfii operate;

d) *stații de colectare autorizate* — nave în sensul art. 2 lit. s) sau instalații la uscat, autorizate de autoritatea competentă, pentru colectarea deșeurilor provenind din exploatarea navei, precum și deșeurilor de marfă;

e) *încărcătura exclusivă* — cursa în timpul căreia se transportă constant aceeași sau o altă încărcătură pentru care nu este necesară curățarea magaziiilor sau tancurilor de marfă.

(2) Termenii folosiți în exploatarea navelor sunt:

a) *grăsimi uzate* — grăsimile rezultate în urma operațiunilor de gresare a rulmenților și instalațiilor de gresare și alte grăsimi care nu mai pot fi reutilizate;

b) *uleiuri uzate* — uleiurile uzate sau alte produse de ungere (gresare) neutilizabile pentru motoare, angrenaje și instalații hidraulice;

c) *alte deșeuri uleioase sau unsoase* — filtre uzate (filtre uzate de ulei și aer), cârpe folosite (cârpe și lavete de șters murdare), recipiente (goale, murdare), ambalaje;

d) *apa de santină* — apa uleioasă provenită din santina sălii mașinilor, din pic, din coferdamuri sau din compartimentele laterale;

e) *ape uzate domestice* — apele uzate provenind de la bucătărie, săli de mese, băi și spălătorii, precum și ape fecale;

f) *gunoaie menajere* — deșeurile organice și neorganice provenite din menaj (de exemplu: resturi alimentare, hârtie și sticlă, deșeuri de bucătărie analoge) ce nu conțin alte deșeuri, așa cum au fost definite cele din exploatarea navei;

g) *slops* — amestecuri de reziduuri de marfă cu resturi de apă folosită pentru spălat, de la rugină sau de la șlam, apte sau nu pentru a fi pompate;

h) *alte deșeuri speciale* — rezultate în timpul exploatării navei, cu excepția deșeurilor indicate la lit. a)–g).

(3) Termenii folosiți pentru încărcătură sunt:

a) *curățare* — evacuarea resturilor de încărcătură cu ajutorul mijloacelor potrivite (de exemplu: măhuri, perii mecanice, tehnică de aspirare, sistem de evacuare suplimentară), care permit ajungerea la stadiul de curățenie:

(i) măturat; sau

(ii) aspirat; sau

(iii) evacuarea reziduurilor de manipulare în alte locuri;

b) *spălare* — evacuarea reziduurilor de încărcare din calele măturate sau aspirate cu ajutorul apei sau al vaporilor de apă;

c) *apa din spălare* — apa rezultată de la spălarea navelor măturate sau aspirate. În aceeași măsură se include aici apa de ploaie provenită din aceste nave.

#### ARTICOLUL 87

##### Îndatoriri generale de vigilență

Conducătorul navei, membrii echipajului sau alte persoane care se găsesc la bord trebuie să manifeste vigilența necesară impusă de circumstanțe pentru a se evita poluarea canalului navigabil Bega și a se diminua la maximum cantitatea de deșeuri și ape uzate provenite de la bord.

#### ARTICOLUL 88

##### Interzicerea deversării și aruncării în canalul Bega

(1) Este interzisă aruncarea sau deversarea în canalul navigabil Bega a uleiurilor uzate, apei de santină și altor reziduuri uleioase sau grase, precum și a apei menajere, a mărfurilor, resturilor de marfă, gunoaielor menajere și altor reziduuri speciale.

(2) În caz de deversare accidentală de deșeuri de genul celor prevăzute la paragraful 1 alin. (1) de mai sus sau în cazul unui pericol de deversare, conducătorul navei trebuie să anunțe fără întârziere dispeceeratul Administrației Bazinale de Apă Banat, OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș, indicând cât mai exact posibil natura și locul deversării.

#### ARTICOLUL 89

##### Colectarea și tratarea reziduurilor la bord

(1) Conducătorul navei trebuie să asigure colectarea separată la bord a reziduurilor uleioase și grase provenite din exploatarea navei în recipiente special destinate acestui scop sau a celor provenite din apele de santină. Recipientele de colectare a reziduurilor trebuie amplasate la bord în așa fel încât orice scurgere din ele să poată fi ușor constatată și oprită la timp.

(2) Se interzic:

a) utilizarea drept rezervoare de colectare a uleiului uzat a unor rezervoare mobile amplasate pe punte;

b) distrugerea deșeurilor la bord, cu excepția cazurilor în care incinerarea se face în instalații autorizate de o autoritate competentă;

c) introducerea în compartimentul mașini de produse de curățenie care dizolvă uleiul sau grăsimea sau cu acțiuni emulsifiantă.

#### ARTICOLUL 90

##### Registrul de evidență a deșeurilor provenite de la navă, predarea deșeurilor la stațiile de colectare

(1) Fiecare navă având un compartiment al mașinilor sau o secție de motoare este prevăzută cu un registru de evidență a deșeurilor, eliberat de către căpitania de port. Acest registru de evidență și control trebuie păstrat la bord. După reînnoirea sa, va fi păstrat la bord cel puțin 6 luni după ultima înregistrare.

(2) Deșeurile trebuie predate, pe bază de înscris justificativ, la stațiile de colectare agreeate de autoritățile competente, la intervale regulate, determinate de starea și exploatarea navei. Acest înscris justificativ constă în menționarea în jurnalul de evidență și control al uleiului uzat a cantităților preluate de stațiile de colectare.

(3) Fiecare navă care, pe baza prevederilor valabile în afara canalului navigabil Bega, este prevăzută cu alte documente referitoare la evidența stocării deșeurilor rezultate din exploatarea navei trebuie să poată să facă dovada prin

respectivele documente a stocării și predării deșeurilor la stațiile de colectare în afara canalului navigabil Bega. De asemenea, este considerat dovadă și jurnalul de evidență și control al uleiului uzat.

(4) Resturile menajere trebuie colectate și predate la stațiile de colectare prevăzute în acest scop.

(5) OCT are dreptul de a verifica exactitatea înscrisurilor făcute în jurnalele sus-menționate și a lua copii după acestea.

#### ARTICOLUL 91

##### Colectarea și eliminarea apelor reziduale

(1) Apele reziduale provenite de la nave nu sunt considerate drept reziduuri de hidrocarburi sau de amestecuri de apă și hidrocarburi, dacă conținutul lor în hidrocarburi nu depășește 15 mg/litru.

(2) Apele uzate netratate trebuie colectate și predate la stațiile de colectare prevăzute în acest scop.

(3) Este interzisă evacuarea apelor uzate netratate sau tratate insuficient în apele canalului navigabil Bega. Apele uzate tratate și apele reziduale menajere tratate provenind de la bordul navelor nu sunt considerate poluante, din punctul de vedere al protecției apelor canalului navigabil Bega, dacă indicii lor de poluare nu depășesc limitele următoare, impuse conform NTPA-001/2002 (Normativul privind stabilirea limitelor de încărcare cu poluanți a apelor uzate industriale și urbane la evacuarea în receptorii naturali):

- a) conținutul de materii totale în suspensie: 35 mg/dm<sup>3</sup>;
- b) consum biochimic de oxigen la 5 zile CBO-5: 25 mg O<sub>2</sub>/dm<sup>3</sup>;
- c) consum chimic de oxigen CCO-Cr: 125 mg O<sub>2</sub>/dm<sup>3</sup>;
- d) azot total: 15 mg/dm<sup>3</sup>;
- e) fosfor total: 2 mg/dm<sup>3</sup>;
- f) detergenți: 0,5 mg/dm<sup>3</sup>;
- g) substanțe extractibile cu solvenți organici: 20 mg/dm<sup>3</sup>;
- h) produs petrolier: 5 mg/dm<sup>3</sup>.

(4) Caracteristicile prevăzute la alin. (3) sunt obținute prin instalații specializate de tratare a apelor uzate; diluarea apei tratate prin diferite mijloace nu este admisă.

#### ARTICOLUL 92

##### Vopsirea și curățarea exterioară a navei

(1) Este interzisă aplicarea uleiului sau curățarea bordajului exterior al navelor cu substanțe a căror deversare în apă este interzisă.

(2) Totodată, este interzisă utilizarea împotriva depunerilor pe corpurile navelor a unor sisteme de vopsire antivegetative conținând substanțe sau preparate pe bază de compuși de mercur, compuși de arsenic, compuși organici de plumb, hexachlorociclohexan.

#### CAPITOLUL VII

##### Precauții ce trebuie luate de către navele/formațiile în cuplu în marș, la ancoră sau legate la mal

#### ARTICOLUL 93

##### Principii generale de staționare

(1) Fără a încălca celelalte prevederi ale prezentului regulament, navele trebuie să își aleagă locul de staționare cât mai aproape de mal, atât cât le permit pescajul și condițiile locale, și, în toate cazurile, să nu împiedice navigația.

(2) Independent de condițiile speciale impuse de autoritățile competente, construcțiile plutitoare trebuie să fie amplasate astfel încât să lase șenalul liber pentru navigație.

(3) Toate navele și formațiile în cuplu trebuie să fie ancorate sau legate suficient de solid, ținând cont de curent, de vânt, de valuri și de efectele de sucțiune provocate de alte nave, în așa fel încât să poată să urmeze variațiile nivelului apei și, de asemenea, să nu constituie un pericol sau o stânjenire pentru alte nave.

#### ARTICOLUL 94

##### Staționarea

(1) Navele și formațiile în cuplu nu pot staționa:

- a) în sectoarele căii navigabile unde staționarea este de regulă interzisă;
- b) în sectoarele desemnate de OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș;
- c) în sectoarele indicate cu semnalul de interdicere A.5 (RND); interdicerea se aplică în acest caz numai pe acea parte a căii navigabile unde acest semnal este instalat;
- d) sub poduri și sub liniile electrice aeriene de înaltă tensiune;
- e) în trecerile înguste și la apropierea lor, de asemenea, în acele sectoare care, în cazul staționării navelor, devin treceri înguste, de asemenea, în imediata apropiere de aceste sectoare;
- f) la intrările și ieșirile din căile afluențe;
- g) pe traseul pe care îl urmează navele pentru a acosta sau pentru a pleca de la un debarcader;
- h) în sectoarele de întoarcere indicate prin semnalul de indicație E.8 (RND);
- i) în dreptul unei nave care poartă semnalul de interdicere a staționării, la o distanță în metri mai mică decât cifra indicată în triunghiul alb al semnalului respectiv;
- j) în sectoarele de apă marcate prin semnalul de interdicere A.5.1 (RND) și a căror lățime, măsurată de la semnal, este indicată în metri pe acesta.

(2) În sectoarele în care staționarea este interzisă navele și formațiile în cuplu nu pot staționa decât în zonele de staționare indicate printr-unul din semnalele de indicație E.5 până la E.7 (RND).

#### ARTICOLUL 95

##### Ancorarea

(1) Navele nu pot ancora:

- a) în sectoarele căii navigabile în care ancorarea este de regulă interzisă;
- b) în sectoarele indicate prin semnalul de interdicere A.6 (RND); în acest caz, interdicerea se aplică pe partea căii navigabile unde este instalat semnalul.

(2) În sectoarele unde ancorarea este interzisă în baza prevederilor alin. (1) lit. a), navele nu pot ancora decât în sectoarele indicate prin semnalul de indicație E.6 (RND) și numai pe partea căii navigabile unde este instalat acest semnal.

#### ARTICOLUL 96

##### Legarea

(1) Navele nu se pot lega la mal:

- a) în sectoarele căii navigabile în care legarea este de regulă interzisă;
- b) în sectoarele indicate prin semnalul de interdicere A.7 (RND); interdicerea se aplică în acest caz pe partea de cale navigabilă unde este instalat acest semnal.

(2) În sectoarele în care legarea la mal este interzisă în baza prevederilor alin. (1) lit. a), navele nu se pot lega decât în

sectoarele indicate prin semnalul de indicație E.7 (RND) și numai pe partea de cale navigabilă unde este instalat acest semnal.

(3) Se interzice folosirea pentru legare a arborilor, panourilor, parapetilor, stâlpilor, postamentelor, coloanelor, scârilor metalice, balustradelor și a altor asemenea.

#### ARTICOLUL 97

##### Locuri de staționare

(1) În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5 (RND), navele nu pot staționa decât pe partea de cale navigabilă pe care este instalat acest semnal.

(2) În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5.1. (RND), navele pot staționa numai în sectorul marcat de acest semnal și la o distanță de semnal indicată în metri pe acesta.

(3) În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5.2 (RND), navele nu pot staționa decât pe sectorul cuprins între cele două distanțe indicate în metri pe semnal. Aceste distanțe se măsoară de la semnal.

(4) În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5.3 (RND), numărul navelor staționate bord la bord pe acea parte a căii navigabile unde acest semnal este instalat nu poate fi superior numărului înscris în cifre romane pe semnal.

(5) În locurile de staționare, în lipsa altor prevederi, navele trebuie să fie staționate bord la bord, începând de la mal, pe acea parte a căii navigabile pe care este instalat semnalul.

(6) Când, în completarea semnalelor de la mal, acvatoriul locului de staționare se delimitează și cu semnale plutitoare, acestea se marchează:

— în partea dreaptă a șenalului, cu geamanduri luminoase de interzicere A.5 (RND);

— în partea stângă a șenalului, cu geamanduri luminoase A.6 (RND).

(7) În situația prevăzută la alin. (6) semnalele plutitoare separă șenalul de acvatoriul locului de staționare.

#### CAPITOLUL VIII

##### Reguli de navigație pentru porțiunea canalului Bega care traversează orașul Timișoara de la km 111 la km 118 + 350

#### ARTICOLUL 98

##### Alcătuirea formațiilor în cuplu

Pe această porțiune a canalului navigabil Bega este permisă navigația formațiilor în cuplu ce nu depășesc gabaritele standard stabilite de A.C.N.B. — R.A. Timiș la art. 5 alin. (2).

#### ARTICOLUL 99

##### Regula de evitare

Nava mergând în amonte va face loc navei mergând în aval.

#### ARTICOLUL 100

##### Navigația ambarcațiunilor de agrement

Ambarcațiunile de agrement vor lăsa liber drumul navelor de pasageri pentru voiaje de zi, aparatelor plutitoare, construcțiilor plutitoare, remorcherelor, împingătoarelor, șlepurilor, bărcilor de serviciu.

#### ARTICOLUL 101

##### Locul de rondou pentru ambarcațiunile de agrement

Ambarcațiunile de agrement nu vor putea face rondoul decât în pupa navelor care navighează.

#### CAPITOLUL IX

##### Dispoziții finale

#### ARTICOLUL 102

##### Dispoziții generale și finale

(1) Construcțiile plutitoare: pontoane și debarcadere, existente pe canalul navigabil Bega la data intrării în vigoare a prezentului regulament vor fi verificate și avizate din punctul de vedere al siguranței navigației, conform reglementărilor în vigoare, de către ANR, iar locurile de staționare vor fi aprobate de către A.C.N.B. — R.A. Timiș.

(2) Pentru ștrandurile, colectoarele de canalizare și colectoarele stațiilor de pompare care au legătură cu canalul navigabil Bega, ANR va emite un aviz din punctul de vedere al siguranței navigației, în vederea obținerii autorizației de funcționare.

(3) A.C.N.B. — R.A. Timiș va aviza studiile și proiectele privind lucrările hidrotehnice și alte lucrări care se execută pe canalul navigabil Bega, precum și studiile și proiectele privind lucrările de traversare sau subtraversare și stabilirea și avizarea locurilor de deversare a materialelor rezultate ca urmare a efectuării lucrărilor menționate în prezentul alineat.

(4) Proprietarii ale căror nave sunt necorespunzătoare din punct de vedere tehnic sau care împiedică navigația pe canalul navigabil Bega vor înceta imediat activitatea, fiind obligați să ridice navele respective sau să le relocheze în termenul fixat de OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș.

(5) Conducătorii de nave sunt obligați să respecte avizele către navigatori date de către OCT și/sau de către A.C.N.B. — R.A. Timiș.

(6) Avariile produse elementelor de infrastructură ale canalului navigabil Bega, precum și blocările canalului navigabil Bega sau poluările produse de către navele sau formațiile în cuplu care navighează pe canalul navigabil Bega, aflate în marș sau în staționare, sunt considerate prejudicii aduse A.C.N.B. — R.A. Timiș, iar toate pagubele rezultate sunt suportate de cei responsabili de producerea lor, conform prevederilor legale în vigoare. A.C.N.B. — R.A. Timiș nu răspunde pentru niciun fel de prejudicii aduse navelor ce se află în marș sau în staționare pe canalul navigabil Bega pe sectorul românesc.

(7) Conducătorii navelor/formațiilor în cuplu care navighează pe canalul Bega au obligația de a comunica OCT și A.C.N.B. — R.A. Timiș, prin telefon/radiotelefon, orice eveniment care poate aduce prejudicii navigației sau poate periclita siguranța navelor, formațiilor în cuplu, poate aduce daune amenajărilor și construcțiilor hidrotehnice ale canalului navigabil Bega și mediului.

(8) Semnalele care servesc reglementării navigației pe canalul navigabil Bega sunt cele prezentate în RND.

(9) Încălcarea prevederilor prezentului regulament atrage pentru cei vinovați răspunderea juridică, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(10) Navelor venite din zone cu epidemii sau celor care au la bord persoane suferind de boli contagioase, stabilite de organele sanitare ca fiind periculoase (pestă, holeră, febră galbenă etc.), le este interzisă intrarea pe canalul navigabil Bega fără aprobarea OCT, A.C.N.B. — R.A. Timiș și a autorităților sanitare.

## MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE

**ORDIN****privind prospectul de emisiune a obligațiunilor de stat  
cu cupon denominate în euro lansate în luna octombrie 2020**

În temeiul:

— art. 10 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 34/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Finanțelor Publice, cu modificările și completările ulterioare;

— Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 64/2007 privind datoria publică, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2008, cu modificările și completările ulterioare, al Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 64/2007 privind datoria publică, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.470/2007, cu modificările și completările ulterioare;

— Regulamentului-cadru privind operațiunile de piață cu titluri de stat pe piața internă, aprobat prin Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 2.245/2016, al Regulamentului Băncii Naționale a României nr. 7/2016 privind piața primară a titlurilor de stat administrată de Banca Națională a României, al Regulamentului Băncii Naționale a României nr. 12/2005 privind piața secundară a titlurilor de stat administrată de Banca Națională a României, cu modificările ulterioare, și al Convenției nr. 184.575/13/2005, încheiate între Ministerul Finanțelor Publice și Banca Națională a României,

**ministrul finanțelor publice** emite următorul ordin:

Art. 1. — În vederea finanțării deficitului bugetului de stat și refinanțării datoriei publice, în luna octombrie 2020 se aprobă prospectul de emisiune a obligațiunilor de stat cu cupon denominate în euro, în valoare nominală totală de 700.000.000 euro, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Direcția generală de trezorerie și datorie publică va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul finanțelor publice,  
**Vasile-Florin Cițu**

București, 22 octombrie 2020.

Nr. 2.881.

ANEXĂ

**PROSPECT DE EMISIUNE****a obligațiunilor de stat cu cupon denominate în euro lansate în luna octombrie 2020**

Art. 1. — În vederea finanțării deficitului bugetului de stat și refinanțării datoriei publice în luna octombrie 2020, Ministerul Finanțelor Publice anunță lansarea unei noi emisiuni de obligațiuni de stat cu cupon denominate în euro, cu următoarele caracteristici:

Codul ISIN(*)	Data licitației	Data emisiunii	Data scadenței	Maturitate inițială Nr. de ani	Maturitate reziduală Nr. de ani	Rata cuponului — % —	Dobânda acumulată — euro/titlu —	Valoarea nominală totală — euro —
RORKMPDW6S94	27.10.2020	29.10.2020	28.11.2022	2	2,08	0,45%	20,66	700.000.000

(\*) În conformitate cu prevederile Ordinului ministrului economiei și finanțelor nr. 2.231/2008 privind titlurile de stat ce urmează a fi tranzacționate și pe piața reglementată administrată de Societatea Comercială „Bursa de Valori București” — S.A., această serie se poate tranzacționa simultan pe piața secundară administrată de Banca Națională a României și pe piața reglementată administrată de S.C. „Bursa de Valori București” — S.A.

Art. 2. — Valoarea nominală totală a emisiunii de obligațiuni de stat cu cupon denominate în euro poate fi majorată prin redeschideri ulterioare ale acesteia.

Art. 3. — Valoarea nominală individuală a unei obligațiuni de stat cu cupon denominate în euro este de 5.000 euro.

Art. 4. — Dobânda (cuponul) se plătește anual la data de 28 noiembrie, începând cu 28 noiembrie 2020 și terminând cu 28 noiembrie 2022, fiind determinată conform formulei:

$$D = VN \cdot r / \text{frecvența anuală a cuponului (1)},$$

în care:

$D$  = dobânda (cuponul);

$VN$  = valoarea nominală;

$r$  = rata cuponului.

Art. 5. — Metoda de vânzare este licitația care va avea loc la data menționată în tabelul de mai sus, iar adjudecarea se va efectua după metoda cu preț multiplu. Cotația de preț va fi exprimată sub formă procentuală, cu patru zecimale.

Art. 6. — Obligațiunile de stat cu cupon denominate în euro pot fi cumpărate de către dealerii primari, care vor transmite oferte atât în cont propriu, cât și în contul clienților, persoane fizice și juridice.

Art. 7. — (1) Ofertele de cumpărare sunt competitive și necompetitive.

(2) În cadrul ofertei de cumpărare competitive se vor indica elementele cuprinse în anexa nr. 6.3 la Normele Băncii Naționale a României nr. 1/2016 privind aplicarea Regulamentului Băncii Naționale a României nr. 7/2016 privind piața primară a titlurilor de stat administrată de Banca Națională a României, cu modificările ulterioare.

(3) Numărul cotațiilor de preț nu este restricționat.

(4) Ofertele de cumpărare necompetitive pot fi depuse de persoane fizice și juridice, cu excepția instituțiilor de credit, așa cum sunt acestea definite în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 99/2006 privind instituțiile de credit și adecvarea capitalului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 227/2007, cu modificările și completările ulterioare, în calitate de clienți ai dealerilor primari.

(5) În cadrul ofertei de cumpărare necompetitive se vor indica elementele cuprinse în anexa nr. 5.2 la Normele Băncii Naționale a României nr. 1/2016 privind aplicarea Regulamentului Băncii Naționale a României nr. 7/2016 privind piața primară a titlurilor de stat administrată de Banca Națională a României, cu modificările ulterioare. Se admit oferte de cumpărare necompetitive într-o pondere de 25% din totalul emisiunii anunțate. Oferta necompetitivă depusă de dealerul primar în contul unui singur client nu va putea depăși valoarea calculată prin aplicarea ponderii anterior menționate. Executarea acestora se va efectua la nivelul mediu ponderat al prețului la care s-au adjudecat ofertele competitive.

(6) Fiecare tranșă a ofertei de cumpărare competitive sau necompetitive va fi de minimum 5.000 euro.

Art. 8. — (1) Ofertele de cumpărare se transmit la Banca Națională a României, ce acționează în calitate de administrator al pieței primare și secundare a titlurilor de stat și al sistemului de înregistrare/depozitare, în ziua licitației în intervalul orar 10,00—12,00.

(2) Ședința de licitație începe după încheierea orarului de transmitere a ofertelor de cumpărare specificat la alin. (1).

Art. 9. — În funcție de necesitățile de finanțare și/sau de nivelul randamentului rezultat în urma licitației, Ministerul Finanțelor Publice își rezervă dreptul ca suma împrumutată aferentă unei serii să fie majorată, micșorată sau anulată.

Art. 10. — Rezultatul licitației se va stabili în aceeași zi la sediul Băncii Naționale a României de către Comisia de licitație constituită în acest scop și va fi dat publicității.

Art. 11. — Plata obligațiunilor de stat cu cupon denominate în euro se va efectua la data emisiunii, până cel târziu la ora 15,00 — ora României, prin transferarea de către dealerul primar și/sau de către instituțiile de credit, așa cum sunt acestea definite în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 99/2006 privind instituțiile de credit și adecvarea capitalului, cu modificările și completările ulterioare, în calitate de clienți ai dealerilor primari, deținători înregistrați, în contul în euro al Băncii Naționale a României din sistemul TARGET2 (participant BIC: NBORROBUXXX), a sumei reprezentând costul obligațiunilor de stat cu cupon denominate în euro aferent tranșelor adjudecate.

Art. 12. — Răscumpărarea obligațiunilor de stat cu cupon denominate în euro se va efectua la data scadenței, prin creditarea conturilor corespondente în euro ale dealerilor primari și/sau ale instituțiilor de credit, așa cum sunt acestea definite în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 99/2006 privind instituțiile de credit și adecvarea capitalului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 227/2007, cu modificările și completările ulterioare, în calitate de clienți ai dealerilor primari, deținători înregistrați, comunicate oficial Băncii Naționale a României cu cel puțin două zile lucrătoare anterior datei scadenței, cu suma reprezentând valoarea nominală a obligațiunilor de stat cu cupon denominate în euro, inclusiv cuponul aferent acestora.

Art. 13. — Evenimentele de plată aferente obligațiunilor de stat cu cupon denominate în euro se gestionează în conformitate cu Regulile Sistemului de înregistrare și decontare a operațiunilor cu titluri de stat — SaFIR.

Art. 14. — Dacă data la care trebuie efectuată una dintre plățile aferente titlului de stat este o zi de sărbătoare sau o zi nelucrătoare, plata se va face în următoarea zi lucrătoare, fără obligarea la dobânzi moratorii. Titlurile de stat care se regăsesc în această situație rămân în proprietatea deținătorului înregistrat și nu pot fi tranzacționate.

Art. 15. — Regimul fiscal al titlurilor de stat prevăzute la art. 1 este reglementat de legislația în vigoare.

**ACTE ALE AUTORITĂȚII ELECTORALE PERMANENTE**

AUTORITATEA ELECTORALĂ PERMANENTĂ

**RAPORT****detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale —  
candidat independent Scurtu Vasile**

Denumirea partidului politic/alianței politice/organizației cetățenilor aparținând minorităților naționale, numele și prenumele candidatului independent: Scurtu Vasile

Tipul procesului electoral: alegeri locale

Data desfășurării procesului electoral: 27 septembrie 2020

În cazul candidatului independent se înscrie și funcția pentru care acesta a candidat: consilier local

Venituri electorale							
Circumscripția electorală	Numărul candidaților din circumscripția electorală	Numele și prenumele candidaților care au depus contribuții electorale	Proveniența contribuțiilor electorale ale candidaților (venituri proprii, donații sau împrumuturi)	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din venituri proprii	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din donații	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din împrumuturi	Cuantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale virate în contul bancar județean sau al municipiului București
37 Parva	1						
Cuantumul total al veniturilor electorale în circumscripția electorală						0	
Cuantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale						0	

Cheltuieli electorale							
Circumscripția electorală/Nivelul central	Cuantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală la radio, televiziune și în presa scrisă	Cuantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală online	Cuantumul total al cheltuielilor pentru cercetări sociologice	Cuantumul total al cheltuielilor pentru afișe electorale	Cuantumul total al cheltuielilor pentru broșuri, pliante și alte materiale de propagandă electorală tipărite	Cuantumul total al cheltuielilor pentru închirierea de spații și echipamente și cheltuielilor de protocol destinate organizării de evenimente cu tematică politică, economică, culturală sau socială, pentru transport și cazare, pentru asistență juridică și alte tipuri de consultanță, precum și pentru plata serviciilor mandatariilor financiari	Cuantumul total al cheltuielilor pentru comisioane bancare
37 Parva	0	0	0	0	0	0	0
Cuantumul total al cheltuielilor în circumscripția electorală/la nivel central						0	
...						...	
Cuantumul total al veniturilor electorale						0	
Cuantumul total al cheltuielilor electorale						0	

Numele și prenumele mandatarului financiar coordonator	Dunca Expert Cont și Asociații — S.R.L.
Semnătura mandatarului financiar coordonator	
Data întocmirii raportului detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale	5.10.2020

AUTORITATEA ELECTORALĂ PERMANENTĂ

**R A P O R T**  
**detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale —**  
**candidat independent Spătar Alexandru**

Denumirea partidului politic/alianței politice/organizației cetățenilor aparținând minorităților naționale, numele și prenumele candidatului independent: Spătar Alexandru

Tipul procesului electoral: alegeri locale

Data desfășurării procesului electoral: 27 septembrie 2020

În cazul candidatului independent se înscrie și funcția pentru care acesta a candidat: primar

Venituri electorale							
Circumscripția electorală	Numărul candidaților din circumscripția electorală	Numele și prenumele candidaților care au depus contribuții electorale	Proveniența contribuțiilor electorale ale candidaților (venituri proprii, donații sau împrumuturi)	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din venituri proprii	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din donații	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din împrumuturi	Cuantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale virate în contul bancar județean sau al municipiului București
Nr. 29, comuna Gârbou	5	Spătar Alexandru	Venituri proprii	3.000			
Cuantumul total al veniturilor electorale în circumscripția electorală						3.000	
Cuantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale							

Cheltuieli electorale							
Circumscripția electorală/Nivelul central	Cuantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală la radio, televiziune și în presa scrisă	Cuantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală online	Cuantumul total al cheltuielilor pentru cercetări sociologice	Cuantumul total al cheltuielilor pentru afișe electorale	Cuantumul total al cheltuielilor pentru broșuri, pliante și alte materiale de propagandă electorală tipărite	Cuantumul total al cheltuielilor pentru închirierea de spații și echipamente și cheltuielilor de protocol destinate organizării de evenimente cu tematică politică, economică, culturală sau socială, pentru transport și cazare, pentru asistență juridică și alte tipuri de consultanță, precum și pentru plata serviciilor mandatarilor financiari	Cuantumul total al cheltuielilor pentru comisioane bancare
Nr. 29, comuna Gârbou				95,20	1.292,82	1.500	50
Cuantumul total al cheltuielilor în circumscripția electorală/la nivel central						2.938,02	
...						...	
Cuantumul total al veniturilor electorale						3.000	
Cuantumul total al cheltuielilor electorale						2.938,02	

Numele și prenumele mandatarului financiar coordonator	Hossain Amalia Doina Cristina
Semnătura mandatarului financiar coordonator	
Data întocmirii raportului detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale	5.10.2020



AUTORITATEA ELECTORALĂ PERMANENTĂ

**R A P O R T**  
**detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale —**  
**candidat independent Stoian Letiția**

Denumirea partidului politic/alianței politice/organizației cetățenilor aparținând minorităților naționale, numele și prenumele candidatului independent: Stoian Letiția

Tipul procesului electoral: alegeri locale

Data desfășurării procesului electoral: 27 septembrie 2020

În cazul candidatului independent se înscrie și funcția pentru care acesta a candidat: primar

Venituri electorale							
Circumscripția electorală	Numărul candidaților din circumscripția electorală	Numele și prenumele candidaților care au depus contribuții electorale	Proveniența contribuțiilor electorale ale candidaților (venituri proprii, donații sau împrumuturi)	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din venituri proprii	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din donații	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din împrumuturi	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale virate în contul bancar județean sau al municipiului București
55	1	Stoian Letiția	Venituri proprii	6.000	0	0	0
Cuquantumul total al veniturilor electorale în circumscripția electorală						6.000	
Cuquantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale							

Cheltuieli electorale							
Circumscripția electorală/ Nivelul central	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală la radio, televiziune și în presa scrisă	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală online	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru cercetări sociologice	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru afișe electorale	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru broșuri, pliante și alte materiale de propagandă electorală tipărite	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru închirierea de spații și echipamente și cheltuielilor de protocol destinate organizării de evenimente cu tematică politică, economică, culturală sau socială, pentru transport și cazare, pentru asistență juridică și alte tipuri de consultanță, precum și pentru plata serviciilor mandatarilor financiari	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru comisioane bancare
55	0	0	0	74,97	956,76	500	2,5
Cuquantumul total al cheltuielilor în circumscripția electorală/la nivel central						1.534,23	
...						...	
Cuquantumul total al veniturilor electorale						6.000	
Cuquantumul total al cheltuielilor electorale						1.534,23	

Numele și prenumele mandatarului financiar coordonator	RGM CONEXFIN — S.R.L.
Semnătura mandatarului financiar coordonator	
Data întocmirii raportului detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale	5.10.2020

AUTORITATEA ELECTORALĂ PERMANENTĂ

**R A P O R T**  
**detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale —**  
**candidat independent Stoica Nicolae**

Denumirea partidului politic/alianței politice/organizației cetățenilor aparținând minorităților naționale, numele și prenumele candidatului independent: Stoica Nicolae

Tipul procesului electoral: alegeri locale

Data desfășurării procesului electoral: 27 septembrie 2020

În cazul candidatului independent se înscrie și funcția pentru care acesta a candidat: primar

Venituri electorale							
Circumscripția electorală	Numărul candidaților din circumscripția electorală	Numele și prenumele candidaților care au depus contribuții electorale	Proveniența contribuțiilor electorale ale candidaților (venituri proprii, donații sau împrumuturi)	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din venituri proprii	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din donații	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din împrumuturi	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale virate în contul bancar județean sau al municipiului București
Circumscripția 38 Sita Buzăului	1	Stoica Nicolae	Venituri proprii	4.000,00 RON	—	—	—
Cuquantumul total al veniturilor electorale în circumscripția electorală						4.000,00 RON	
Cuquantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale						—	

Cheltuieli electorale							
Circumscripția electorală/ Nivelul central	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală la radio, televiziune și în presa scrisă	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală online	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru cercetări sociologice	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru afișe electorale	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru broșuri, pliante și alte materiale de propagandă electorală tipărite	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru închirierea de spații și echipamente și cheltuielilor de protocol destinate organizării de evenimente cu tematică politică, economică, culturală sau socială, pentru transport și cazare, pentru asistență juridică și alte tipuri de consultanță, precum și pentru plata serviciilor mandatarilor financiari	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru comisioane bancare
Circumscripția 38 Sita Buzăului				119,00 RON	1.904,00 RON	1.500,00 RON	74,51 RON
Cuquantumul total al cheltuielilor în circumscripția electorală/la nivel central						3.597,51 RON	
...						...	
Cuquantumul total al veniturilor electorale						4.000,00 RON	
Cuquantumul total al cheltuielilor electorale						3.597,51 RON	

Numele și prenumele mandatarului financiar coordonator	Tohanean Cecilia
Semnătura mandatarului financiar coordonator	
Data întocmirii raportului detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale	1.10.2020

AUTORITATEA ELECTORALĂ PERMANENTĂ

**R A P O R T**  
**detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale —**  
**candidat independent Sturz Ionuț-Viorel**

Denumirea partidului politic/alianței politice/organizației cetățenilor aparținând minorităților naționale, numele și prenumele candidatului independent: Sturz Ionuț-Viorel

Tipul procesului electoral: alegeri locale

Data desfășurării procesului electoral: 27 septembrie 2020

În cazul candidatului independent se înscrie și funcția pentru care acesta a candidat: primar

Venituri electorale							
Circumscripția electorală	Numărul candidaților din circumscripția electorală	Numele și prenumele candidaților care au depus contribuții electorale	Proveniența contribuțiilor electorale ale candidaților (venituri proprii, donații sau împrumuturi)	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din venituri proprii	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din donații	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din împrumuturi	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale virate în contul bancar județean sau al municipiului București
22 Bratca	4	Sturz Ionuț-Viorel	Venituri proprii	3.500	0	0	0
Cuquantumul total al veniturilor electorale în circumscripția electorală						3.500	
Cuquantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale						0	

Cheltuieli electorale							
Circumscripția electorală/ Nivelul central	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală la radio, televiziune și în presa scrisă	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală online	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru cercetări sociologice	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru afișe electorale	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru broșuri, pliante și alte materiale de propagandă electorală tipărite	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru închirierea de spații și echipamente și cheltuielilor de protocol destinate organizării de evenimente cu tematică politică, economică, culturală sau socială, pentru transport și cazare, pentru asistență juridică și alte tipuri de consultanță, precum și pentru plata serviciilor mandatarilor financiari	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru comisioane bancare
22 Bratca	0	0	0	476	1.820,70	1.000	15
Cuquantumul total al cheltuielilor în circumscripția electorală/la nivel central						3.311,70	
...						...	
Cuquantumul total al veniturilor electorale						3.500	
Cuquantumul total al cheltuielilor electorale						3.311,70	

Numele și prenumele mandatarului financiar coordonator	BARCEQUA — S.R.L. (prin Magda Diana Anamaria)
Semnătura mandatarului financiar coordonator	
Data întocmirii raportului detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale	5.10.2020

AUTORITATEA ELECTORALĂ PERMANENTĂ

**R A P O R T**  
**detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale —**  
**candidat independent Sucaciu Gheorghe**

Denumirea partidului politic/alianței politice/organizației cetățenilor aparținând minorităților naționale, numele și prenumele candidatului independent: Sucaciu Gheorghe

Tipul procesului electoral: alegeri locale

Data desfășurării procesului electoral: 27 septembrie 2020

În cazul candidatului independent se înscrie și funcția pentru care acesta a candidat: primar

Venituri electorale							
Circumscripția electorală	Numărul candidaților din circumscripția electorală	Numele și prenumele candidaților care au depus contribuții electorale	Proveniența contribuțiilor electorale ale candidaților (venituri proprii, donații sau împrumuturi)	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din venituri proprii	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din donații	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din împrumuturi	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale virate în contul bancar județean sau al municipiului București
Nr. 3 Făgăraș	1	Sucaciu Gheorghe	Venituri proprii	19.000,00 lei	—	—	—
Cuquantumul total al veniturilor electorale în circumscripția electorală						19.000,00	
Cuquantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale						—	

Cheltuieli electorale							
Circumscripția electorală/ Nivelul central	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală la radio, televiziune și în presa scrisă	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală online	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru cercetări sociologice	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru afișe electorale	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru broșuri, pliante și alte materiale de propagandă electorală tipărite	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru închirierea de spații și echipamente și cheltuielilor de protocol destinate organizării de evenimente cu tematică politică, economică, culturală sau socială, pentru transport și cazare, pentru asistență juridică și alte tipuri de consultanță, precum și pentru plata serviciilor mandatarilor financiari	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru comisioane bancare
Nr. 3 Făgăraș	7.950	2.950	—	123,76	1.071,00	6.500	125
Cuquantumul total al cheltuielilor în circumscripția electorală/la nivel central						...	
Cuquantumul total al veniturilor electorale						19 000,00	
Cuquantumul total al cheltuielilor electorale						18.719,76	

Numele și prenumele mandatarului financiar coordonator	Montsch Elena Simona
Semnătura mandatarului financiar coordonator	
Data întocmirii raportului detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale	1.10.2020

AUTORITATEA ELECTORALĂ PERMANENTĂ

**R A P O R T**  
**detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale —**  
**candidat independent Suci Viorel**

Denumirea partidului politic/alianței politice/organizației cetățenilor aparținând minorităților naționale, numele și prenumele candidatului independent: Suci Viorel

Tipul procesului electoral: alegeri locale

Data desfășurării procesului electoral: 27 septembrie 2020

În cazul candidatului independent se înscrie și funcția pentru care acesta a candidat: consilier local

Venituri electorale							
Circumscripția electorală	Numărul candidaților din circumscripția electorală	Numele și prenumele candidaților care au depus contribuții electorale	Proveniența contribuțiilor electorale ale candidaților (venituri proprii, donații sau împrumuturi)	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din venituri proprii	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din donații	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din împrumuturi	Cuantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale virate în contul bancar județean sau al municipiului București
51 — Șieu	1	—	—	—	—	—	—
Cuantumul total al veniturilor electorale în circumscripția electorală						—	
Cuantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale						—	

Cheltuieli electorale							
Circumscripția electorală/ Nivelul central	Cuantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală la radio, televiziune și în presa scrisă	Cuantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală online	Cuantumul total al cheltuielilor pentru cercetări sociologice	Cuantumul total al cheltuielilor pentru afișe electorale	Cuantumul total al cheltuielilor pentru broșuri, pliante și alte materiale de propagandă electorală tipărite	Cuantumul total al cheltuielilor pentru închirierea de spații și echipamente și cheltuielilor de protocol destinate organizării de evenimente cu tematică politică, economică, culturală sau socială, pentru transport și cazare, pentru asistență juridică și alte tipuri de consultanță, precum și pentru plata serviciilor mandatariilor financiari	Cuantumul total al cheltuielilor pentru comisioane bancare
51 — Șieu	—	—	—	—	—	—	—
Cuantumul total al cheltuielilor în circumscripția electorală/la nivel central						—	
...						...	
Cuantumul total al veniturilor electorale						—	
Cuantumul total al cheltuielilor electorale						—	

Numele și prenumele mandatarului financiar coordonator	Tinis Viorel
Semnătura mandatarului financiar coordonator	
Data întocmirii raportului detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale	2.10.2020

AUTORITATEA ELECTORALĂ PERMANENTĂ

**R A P O R T**  
**detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale —**  
**candidat independent Szasz Attila**

Denumirea partidului politic/alianței politice/organizației cetățenilor aparținând minorităților naționale, numele și prenumele candidatului independent: Szasz Attila

Tipul procesului electoral: alegeri locale

Data desfășurării procesului electoral: 27 septembrie 2020

În cazul candidatului independent se înscrie și funcția pentru care acesta a candidat: primar și consilier local

Venituri electorale							
Circumscripția electorală	Numărul candidaților din circumscripția electorală	Numele și prenumele candidaților care au depus contribuții electorale	Proveniența contribuțiilor electorale ale candidaților (venituri proprii, donații sau împrumuturi)	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din venituri proprii	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din donații	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din împrumuturi	Cuquantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale virate în contul bancar județean sau al municipiului București
Nr. 50 Târlungeni	1	Szasz Attila	Venituri proprii	1.800	0	0	0
Cuquantumul total al veniturilor electorale în circumscripția electorală						1.800	
Cuquantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale						0	

Cheltuieli electorale							
Circumscripția electorală/ Nivelul central	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală la radio, televiziune și în presa scrisă	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală online	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru cercetări sociologice	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru afișe electorale	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru broșuri, pliante și alte materiale de propagandă electorală tipărite	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru închirierea de spații și echipamente și cheltuielilor de protocol destinate organizării de evenimente cu tematică politică, economică, culturală sau socială, pentru transport și cazare, pentru asistență juridică și alte tipuri de consultanță, precum și pentru plata serviciilor mandatarilor financiari	Cuquantumul total al cheltuielilor pentru comisioane bancare
Nr. 50 Târlungeni	1.748,43	0	0	115,43	1.633,00	0	0
Cuquantumul total al cheltuielilor în circumscripția electorală/la nivel central						...	
Cuquantumul total al veniturilor electorale						1.800,00	
Cuquantumul total al cheltuielilor electorale						1.748,43	

Numele și prenumele mandatarului financiar coordonator	Borlean Mirela
Semnătura mandatarului financiar coordonator	
Data întocmirii raportului detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale	1.10.2020

AUTORITATEA ELECTORALĂ PERMANENTĂ

**R A P O R T**  
**detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale —**  
**candidat independent Vadas Laszlo**

Denumirea partidului politic/alianței politice/organizației cetățenilor aparținând minorităților naționale, numele și prenumele candidatului independent: Vadas Laszlo

Tipul procesului electoral: alegeri locale

Data desfășurării procesului electoral: 27 septembrie 2020

În cazul candidatului independent se înscrie și funcția pentru care acesta a candidat: consilier

Venituri electorale							
Circumscripția electorală	Numărul candidaților din circumscripția electorală	Numele și prenumele candidaților care au depus contribuții electorale	Proveniența contribuțiilor electorale ale candidaților (venituri proprii, donații sau împrumuturi)	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din venituri proprii	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din donații	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din împrumuturi	Cuantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale virate în contul bancar județean sau al municipiului București
32	1	0	0	0	0	0	0
Cuantumul total al veniturilor electorale în circumscripția electorală						0	
Cuantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale						0	

Cheltuieli electorale							
Circumscripția electorală/ Nivelul central	Cuantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală la radio, televiziune și în presa scrisă	Cuantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală online	Cuantumul total al cheltuielilor pentru cercetări sociologice	Cuantumul total al cheltuielilor pentru afișe electorale	Cuantumul total al cheltuielilor pentru broșuri, pliante și alte materiale de propagandă electorală tipărite	Cuantumul total al cheltuielilor pentru închirierea de spații și echipamente și cheltuielilor de protocol destinate organizării de evenimente cu tematică politică, economică, culturală sau socială, pentru transport și cazare, pentru asistență juridică și alte tipuri de consultanță, precum și pentru plata serviciilor mandatarilor financiari	Cuantumul total al cheltuielilor pentru comisioane bancare
32	0	0	0	0	0	0	0
Cuantumul total al cheltuielilor în circumscripția electorală/la nivel central						0	
...						0	
Cuantumul total al veniturilor electorale						0	
Cuantumul total al cheltuielilor electorale						0	

Numele și prenumele mandatarului financiar coordonator	Deac Marcel Ioan
Semnătura mandatarului financiar coordonator	
Data întocmirii raportului detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale	5.10.2020

AUTORITATEA ELECTORALĂ PERMANENTĂ

## R A P O R T

### detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale — candidat independent Vrabie Nicoleta

Denumirea partidului politic/alianței politice/organizației cetățenilor aparținând minorităților naționale, numele și prenumele candidatului independent: Vrabie Nicoleta

Tipul procesului electoral: alegeri locale

Data desfășurării procesului electoral: 27 septembrie 2020

În cazul candidatului independent se înscrie și funcția pentru care acesta a candidat: primar

Venituri electorale							
Circumscripția electorală	Numărul candidaților din circumscripția electorală	Numele și prenumele candidaților care au depus contribuții electorale	Proveniența contribuțiilor electorale ale candidaților (venituri proprii, donații sau împrumuturi)	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din venituri proprii	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din donații	Cuantumul total al contribuțiilor electorale ale candidaților provenite din împrumuturi	Cuantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale virate în contul bancar județean sau al municipiului București
Comuna Peștera	1	Vrabie Nicoleta	Fonduri proprii	6.000	0	0	0
Cuantumul total al veniturilor electorale în circumscripția electorală							
Cuantumul total al contribuțiilor electorale provenite din transferul fondurilor obținute în afara perioadei electorale							

Cheltuieli electorale							
Circumscripția electorală/ Nivelul central	Cuantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală la radio, televiziune și în presa scrisă	Cuantumul total al cheltuielilor pentru producția și difuzarea materialelor de propagandă electorală online	Cuantumul total al cheltuielilor pentru cercetări sociologice	Cuantumul total al cheltuielilor pentru afișe electorale	Cuantumul total al cheltuielilor pentru broșuri, pliante și alte materiale de propagandă electorală tipărite	Cuantumul total al cheltuielilor pentru închirierea de spații și echipamente și cheltuielilor de protocol destinate organizării de evenimente cu tematică politică, economică, culturală sau socială, pentru transport și cazare, pentru asistență juridică și alte tipuri de consultanță, precum și pentru plata serviciilor mandatarilor financiari	Cuantumul total al cheltuielilor pentru comisioane bancare
Comuna Peștera, județul Constanța	0	0	0	1.000	1.152	3.270	17,50 lei
Cuantumul total al cheltuielilor în circumscripția electorală/la nivel central						5.439,50 lei	
...						...	
Cuantumul total al veniturilor electorale						6.000	
Cuantumul total al cheltuielilor electorale						5.439,50 lei	

Numele și prenumele mandatarului financiar coordonator	TEODORO S CONTA EXPERT — S.R.L.
Semnătura mandatarului financiar coordonator	
Data întocmirii raportului detaliat al veniturilor și cheltuielilor electorale	1.10.2020

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR**



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București  
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)  
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro  
Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.73, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72  
Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

