TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	Regulamentul (CE) nr. 2019/838 al Comisiei din 29 februarie 2019 privind specificațiile tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 415/2007 CELEX 32019R0838, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L 138, 24.05.2019.
2	Proiectul Ordinului Ministerului Infrastructuri și Dezvoltării Regionale privind aprobarea Specificațiilor tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor
3	**Gradul general de compatibilitate**: Compatibil, transpunere integrală
4	**Autoritatea/persoana responsabilă**: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5	**Data întocmirii/actualizării**: 19.08.2026

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Articolul 1 Specificațiile tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor în transportul pe căile navigabile interioare sunt cele prevăzute în anexa la prezentul Regulament.	1. Se aprobă Orientările tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor, (se anexează).	**Compatibil**	
Articolul 2 Regulamentul (CE) nr. 415/2007 se abrogă. Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.		**Norme UE neaplicabile**	
Articolul 3 Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică de la 13 iunie 2020.	Prezentul ordin intră în vigoare la data de 1 ianuarie 2029.	**Compatibil**	
ANEXĂ **Urmărirea și reperarea standard a navelor pentru navigația interioară** **CUPRINS** 1. Dispoziții generale 37 1.1. Introducere 37		**Norme UE neaplicabile**	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
1.2. Trimiteri 37 1.3. Definiții 38 1.4.Servicii de urmărire și reperare a navelor și cerințe minime ale sistemelor de urmărire și reperare a navelor 40 2.Funcții de urmărire și reperare a navelor în navigația interioară 41 2.1. Introducere 41 2.2. Navigarea 41 2.2.1. Navigare pe termen mediu 41 2.2.2. Navigare pe termen scurt 41 2.2.3. Navigare pe termen foarte scurt 42 2.3. Managementul traficului naval 42 2.3.1. Servicii de dirijare a traficului 42 2.3.1.1. Servicii de informare 42 2.3.1.2. Serviciul de asistență în navigație 42 2.3.1.3. Serviciul de organizare a traficului 42 2.3.2. Planificarea și operarea ecluzelor 43 2.3.2.1. Planificarea ecluzelor pe termen lung 43 2.3.2.2. Planificarea ecluzelor pe termen mediu 43 2.3.2.3. Operarea ecluzelor 43 2.3.3. Planificarea și operarea podurilor 43 2.3.3.1. Planificarea podurilor pe termen mediu 43 2.3.3.2. Planificarea podurilor pe termen scurt 44 2.3.3.3. Operarea podurilor 44 2.4. Atenuarea catastrofelor 44 2.5. Managementul transportului 44 2.5.1. Planificarea cursei 44 2.5.2. Logistica de transport 44 2.5.3.Managementul operațiunilor de transport intermodale în porturi și terminale 44 2.5.4. Managementul încărcăturilor și al flotelor 45 2.6. Aplicare 45 2.7. Redevențe de cale navigabilă și taxe portuare 45 2.8. Necesități de informare 45			

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
3. Specificații tehnice privind AIS „interior” 46 3.1. Introducere 46 3.2. Domeniu de aplicare 47 3.3. Cerințe 48 3.3.1. Cerințe generale 48 3.3.2. Conținutul informațiilor 48 3.3.2.1. Informații statice referitoare la nave 49 3.3.2.2. Informații dinamice referitoare la nave 49 3.3.2.3. Informații pentru nave privind cursa 50 3.3.2.4. Numărul persoanelor la bord 50 3.3.2.5. Mesaje privind siguranța 50 3.3.3. Frecvența rapoartelor de transmitere a informațiilor 50 3.3.4. Platformă tehnică 52 3.3.5. Compatibilitatea cu stațiile mobile din clasa A ale AIS 52 3.3.6. Identificator unic 52 3.3.7. Cerințe de aplicație 52 3.3.8. Omologare de tip 52 3.4. Modificări ale protocolului pentru stația mobilă AIS „interior” 52 3.4.1. Table 3.2 Raport privind poziția 52 3.4.2. Informații statice referitoare la navă și informații privind cursa (Mesajul 5) 54 3.4.3. Comanda de atribuire de grup (Mesajul 23) 57 3.5. Mesaje AIS „interior” 57 3.5.1. Mesaje AIS „interior” suplimentare 57 3.5.2. Identificator de aplicație pentru mesajele specifice de aplicație ale AIS „interior” 57 3.5.3. Conținutul informațiilor prin mesaje specifice de aplicație 57 3.5.3.1. Date statice referitoare la cursă și nave de navigație interioară (Mesajul FI 10 specific navigației interioare) 57 3.5.3.2. Numărul persoanelor la bord (mesaj FI 55 specific navigației interioare) 58 4. Alte stații mobile AIS pe căile navigabile interioare 59 4.1. Introducere 59			

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
4.2.Cerințe generale pentru stațiile mobile din clasa B ale AIS pe căile navigabile interioare 60 5.Materiale auxiliare pentru navigație pe căile navigabile interioare 60 5.1. Introducere 60 5.2.Utilizarea Mesajului 21: Raportul privind materialele auxiliare pentru navigație 60 5.3. Extensia mesajului 21 cu tipul AtoN interior specific			
1. DISPOZIȚII GENERALE **1.1. Introducere** Specificațiile tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor (*Vessel Tracking and Tracing*, VTT) se bazează pe activitatea desfășurată în acest domeniu de organizații internaționale relevante, și anume pe standarde și specificații tehnice existente deja în navigația interioară, în navigația maritimă sau în alte domenii relevante. Datorită aplicării sistemelor VTT în zonele de trafic mixt, inclusiv în mediile de navigație interioară și maritimă, cum ar fi porturile maritime și zonele de coastă, sistemele VTT trebuie să fie compatibile cu stațiile mobile din clasa A ale AIS menționate în capitolul V din convenția SOLAS. Când sistemele VTT oferă serviciile esențiale definite în Directiva (UE) 2016/1148 a Parlamentului European și a Consiliului (1) privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate a rețelelor și a sistemelor informatice în Uniune, se aplică dispozițiile directivei respective. **1.2. Trimiteri** În prezenta anexă se face trimitere la următoarele acorduri, recomandări, standarde și orientări internaționale:	Aprobat prin Ordinul viceprim-ministrului, ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale nr. __/2026 **1. DISPOZIȚII GENERALE** **1.1. Introducere** Specificațiile tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor (*Vessel Tracking and Tracing*, VTT) se bazează pe activitatea desfășurată în acest domeniu de organizații internaționale relevante, și anume pe standarde și specificații tehnice existente deja în navigația interioară, în navigația maritimă sau în alte domenii relevante. Datorită aplicării sistemelor VTT în zonele de trafic mixt, inclusiv în mediile de navigație interioară și maritimă, cum ar fi porturile maritime și zonele de coastă, sistemele VTT trebuie să fie compatibile cu stațiile mobile din clasa A ale AIS menționate în capitolul V din convenția SOLAS. Când sistemele VTT oferă serviciile esențiale definite în Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, se aplică dispozițiile directivei respective. **1.2. Trimiteri** În prezenta anexă se face trimitere la următoarele acorduri, recomandări, standarde și orientări internaționale:	**Compatibil**	în Directiva (UE) 2016/1148 a Parlamentului European și a Consiliului privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate a rețelelor și a sistemelor informatice în Uniune a fost înlocuită prin Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

Titlul documentului	**Organizația**	**Data publicării**
The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC) Guidelines and Recommendations for River Information Services (Asociația mondială pentru infrastructura transportului pe apă (PIANC) – Orientări și recomandări pentru serviciile de informații fluviale)	PIANC	2011
Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI), capitolul V – Siguranța	OMI	1974

Titlul documentului	**Organizația**	**Data publicării**
The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC) Guidelines and Recommendations for River Information Services (Asociația mondială pentru infrastructura transportului pe apă (PIANC) – Orientări și recomandări pentru serviciile de informații fluviale)	PIANC	2011
Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI), capitolul V – Siguranța navigației, 1974, cu modificări	OMI	1974
Organizația Maritimă Internațională (OMI) MSC.74(69) anexa 3, „Recomandare privind standardele de performanță pentru un sistem de identificare automată la bord (AIS)”, 1998	OMI	1998
Rezoluția A.915(22) a OMI „Politica maritimă revizuită și cerințe pentru un viitor sistem global de navigație prin sateliți (GNSS)”, 2002	OMI	2002

Compatibil

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**			8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
navigației, 1974, cu modificări			Rezoluția A.1106(29) a OMI „Orientări revizuite pentru utilizarea operațională la bord a sistemului de identificare automată la bord” (AIS), 2015	OMI	2015		
Organizația Maritimă Internațională (OMI) MSC.74(69) anexa 3, „Recomandare privind standardele de performanță pentru un sistem de identificare automată la bord (AIS)”, 1998	OMI	1998	Recomandarea ITU-R M.585 din partea Uniunii Internaționale de Telecomunicații „Atribuirea și utilizarea identităților în serviciul mobil maritim”, 2015	ITU	2015		
Rezoluția A.915(22) a OMI „Politica maritimă revizuită și cerințe pentru un viitor sistem global de navigație prin sateliți (GNSS)”, 2002	OMI	2002	Recomandare ITU-R M.1371 din partea Uniunii Internaționale de Telecomunicații „Caracteristici tehnice pentru un sistem universal automat de identificare la bord care utilizează accesul multiplu cu diviziune în timp în banda mobilă maritimă VHF”	ITU	2014		
Rezoluția A.1106(29) a OMI „Orientări revizuite pentru utilizarea operațională la bord a sistemului de identificare	OMI	2015	Standard internațional al Comisiei Electrotehnice Internaționale (*International Electrotechnical Commission*, IEC) 61993-2, „Navigație maritimă și echipamente și sisteme de radiocomunicații – Sistem automat de identificare,	IEC	2018		

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**			8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
automată la bord” (AIS), 2015			Partea 2: Clasa A Echipament la bord al sistemului universal automat de identificare (AIS)”				
Recomandarea ITU-R M.585 din partea Uniunii Internaționale de Telecomunicații „Atribuirea și utilizarea identităților în serviciul mobil maritim”, 2015	ITU	2015	Standardul internațional IEC Seria 61162, „Navigație maritimă și echipamente și sisteme de radiocomunicații – Interfețe numerice”, Partea 1: Emițător unic și receptoare multiple; Partea 2: Emițător unic și receptoare multiple, transmisie de mare viteză	IEC	Partea 1: 2016 Partea 2: 1998		
Recomandare ITU-R M.1371 din partea Uniunii Internaționale de Telecomunicații „Caracteristici tehnice pentru un sistem universal automat de identificare la bord care utilizează accesul multiplu cu diviziune în timp în banda mobilă maritimă VHF”	ITU	2014	Standard internațional al Comisiei Electrotehnice Internaționale (IEC): Seria 62287, „Navigație maritimă și echipamente și sisteme de radiocomunicații – Clasa B Echipament la bord al sistemului automat de identificare (AIS)” Partea 1: Tehnici de acces multiplu cu diviziune în timp cu detecția purtătoarei (*carrier-sense time division multiple access*, CSTDMA); Partea 2: Tehnici de acces multiplu cu diviziune în timp autoorganizate (*self-organising time division multiple access*, SOTDMA)	IEC	2017		
Standard internațional al Comisiei Electrotehnice	IEC	2018					

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**			8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Internaționale (*International Electrotechnical Commission*, IEC) 61993-2, „Navigație maritimă și echipamente și sisteme de radiocomunicații – Sistem automat de identificare, Partea 2: Clasa A Echipament la bord al sistemului universal automat de identificare (AIS)”			Comisia radio-tehnică pentru servicii maritime (*Radio Technical Commission for Maritime Services*, RTCM) – Standarde recomandate pentru serviciul GNSS (*Global Navigation Satellite Systems*, Sistemul global de navigație prin satelit) diferențial	RTCM	2010		
Standardul internațional IEC Seria 61162, „Navigație maritimă și echipamente și sisteme de radiocomunicații – Interfețe numerice”, Partea 1: Emițător unic și receptoare multiple; Partea 2: Emițător unic și	IEC	Partea 1: 2016 Partea 2: 1998	Recomandarea nr. 28 a CEE-ONU „Coduri pentru tipurile de mijloace de transport”	CEE-ONU	2010		

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
receptoare multiple, transmisie de mare viteză					
Standard internațional al Comisiei Electrotehnice Internaționale (IEC): Seria 62287, „Navigație maritimă și echipamente și sisteme de radiocomunicații – Clasa B Echipament la bord al sistemului automat de identificare (AIS)” Partea 1: Tehnici de acces multiplu cu diviziune în timp cu detecția purtătoarei (*carrier-sense time division multiple access*, CSTDMA); Partea 2: Tehnici de acces multiplu	IEC	2017			

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
cu diviziune în timp autoorganizate (*self-organising time division multiple access*, SOTDMA)			
Comisia radio-tehnică pentru servicii maritime (*Radio Technical Commission for Maritime Services*, RTCM) – Standarde recomandate pentru serviciul GNSS (*Global Navigation Satellite Systems*, Sistemul global de navigație prin satelit) diferențial	RTCM	2010	
Recomandarea nr. 28 a CEE-ONU „Coduri pentru tipurile de mijloace de transport”	CEE-ONU	2010	
1.3. Definiții În prezenta anexă sunt utilizate următoarele definiții: (a)Sistem de identificare automată	**1.3. Definiții** În prezenta anexă sunt utilizate următoarele definiții: **(a) Sistem de identificare automată**	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Sistem de identificare automată (Automatic Identification System, AIS) „Sistem de identificare automată (AIS)” înseamnă un sistem de comunicare și identificare automată destinat să amelioreze siguranța navigației prin facilitarea operării eficiente a serviciilor de dirijare a traficului (VTS), a raportării navale, precum și a operațiunilor de la navă la navă și a celor de la navă la stația terestră. ***AIS „interior”*** „AIS «interior» ” înseamnă un AIS destinat navigației interioare și interoperabil cu AIS (maritim); interoperabilitatea devine posibilă din punct de vedere tehnic datorită modificărilor și extinderilor AIS (maritim). ***Urmărire și reperare*** „Urmărire și reperare” înseamnă procesul de monitorizare și înregistrare a poziției anterioare și prezente a încărcăturii unei nave, pe măsură ce trece pe la diferiți manipulatori în drumul său spre destinație, printr-o rețea. Urmărirea se referă la identificarea locurilor prin care a trecut produsul, în timp ce reperarea se referă la locurile către care se îndreaptă acesta. ***Reperare*** „Reperare” înseamnă traseul urmat sau care trebuie să fie urmat între o poziție și alta. (b)Servicii ***Servicii de informații fluviale (River Information Services, RIS)*** „Servicii de informații fluviale (RIS)” înseamnă serviciile furnizate în conformitate cu articolul 3 alineatul (a) din Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului (2). ***Managementul traficului naval (Vessel Traffic Management, VTM)*** „Managementul traficului naval (VTM)” înseamnă cadrul funcțional al măsurilor și serviciilor armonizate destinate a spori siguranța, securitatea și eficiența transportului, precum și protecția mediului marin în toate apele navigabile. ***Servicii de dirijare a traficului (VTS) interior***	„Sistem de identificare automată (AIS)” înseamnă un sistem de comunicare și identificare automată destinat să amelioreze siguranța navigației prin facilitarea operării eficiente a serviciilor de dirijare a traficului (VTS), a raportării navale, precum și a operațiunilor de la navă la navă și a celor de la navă la stația terestră. *„AIS «interior»* ” înseamnă un AIS destinat navigației interioare și interoperabil cu AIS (maritim); interoperabilitatea devine posibilă din punct de vedere tehnic datorită modificărilor și extinderilor AIS (maritim). „Urmărire și reperare” înseamnă procesul de monitorizare și înregistrare a poziției anterioare și prezente a încărcăturii unei nave, pe măsură ce trece pe la diferiți manipulatori în drumul său spre destinație, printr-o rețea. Urmărirea se referă la identificarea locurilor prin care a trecut produsul, în timp ce reperarea se referă la locurile către care se îndreaptă acesta. „Reperare” înseamnă traseul urmat sau care trebuie să fie urmat între o poziție și alta. **(b) Servicii** *„Servicii de informații fluviale (RIS)”* înseamnă serviciile furnizate în conformitate cu articolul 3 alineatul (a) din Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului (2).-*„Managementul traficului naval (VTM)”* înseamnă cadrul funcțional al măsurilor și serviciilor armonizate destinate a spori siguranța, securitatea și eficiența transportului, precum și protecția mediului marin în toate apele navigabile. *„Servicii de dirijare a traficului (VTS) interior”* înseamnă servicii în sensul punctului 2.5 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 414/2007 al Comisiei (3). *„Informații de navigație”* înseamnă informațiile furnizate comandantului de navă aflat la bord, pentru a facilita luarea de decizii la bord.		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
„Servicii de dirijare a traficului (VTS) interior” înseamnă servicii în sensul punctului 2.5 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 414/2007 al Comisiei ([3]). ***Informații de navigație*** „Informații de navigație” înseamnă informațiile furnizate comandantului de navă aflat la bord, pentru a facilita luarea de decizii la bord. ***Informații tactice privind traficul (Tactical Traffic Information, TTI)*** „Informații tactice privind traficul” înseamnă informațiile care afectează deciziile imediate privind navigația în situații reale de trafic și în mediul geografic apropiat. Informațiile tactice privind traficul sunt utilizate pentru a genera o imagine tactică a traficului. ***Informații strategice privind traficul (Strategic Traffic Information, STI)*** „Informații strategice privind traficul” înseamnă informațiile care afectează deciziile pe termen mediu și lung ale utilizatorilor RIS. Informațiile strategice privind traficul sunt utilizate pentru a genera o imagine strategică a traficului. ***Urmărirea și reperarea navelor (VTT)*** „Urmărirea și reperarea navelor” înseamnă o funcție în sensul punctului 2.12 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 414/2007. ***Identitate în cadrul serviciului maritim mobil (Maritime Mobile Service Identity, MMSI)*** „Identitate în cadrul serviciului maritim mobil (MMSI)” înseamnă o serie de nouă cifre transmise prin radio pentru identificarea unică a navei, a stațiilor, a stațiilor de coastă și a apelurilor de grup. ***Raportare electronică internațională (Electronic Reporting International, ERI)*** „Raportare electronică internațională (ERI)” înseamnă orientările și specificațiile tehnice stabilite în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2005/44/CE.	*„Informații tactice privind traficul”* înseamnă informațiile care afectează deciziile imediate privind navigația în situații reale de trafic și în mediul geografic apropiat. Informațiile tactice privind traficul sunt utilizate pentru a genera o imagine tactică a traficului. *„Informații strategice privind traficul”* înseamnă informațiile care afectează deciziile pe termen mediu și lung ale utilizatorilor RIS. Informațiile strategice privind traficul sunt utilizate pentru a genera o imagine strategică a traficului. *„Urmărirea și reperarea navelor”* înseamnă o funcție în sensul punctului 2.12 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 414/2007. *„Identitate în cadrul serviciului maritim mobil (MMSI)”* înseamnă o serie de nouă cifre transmise prin radio pentru identificarea unică a navei, a stațiilor, a stațiilor de coastă și a apelurilor de grup. *„Raportare electronică internațională (ERI)”* înseamnă orientările și specificațiile tehnice stabilite în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2005/44/CE. *„Sistem de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară (ECDIS interior)”* înseamnă orientările și specificațiile tehnice stabilite în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2005/44/CE. **(c) Părți implicate** *„Comandant de navă”* înseamnă persoana de la bordul navei care se află la comandă și are autoritatea de a lua toate deciziile care țin de navigație și de managementul navei. Termenii „comandant de navă”, „comandant de ambarcațiune” și „comandant” sunt considerați echivalenți. *„Timonier (timonier de navigație)”* înseamnă persoana care navighează nava conform instrucțiunilor planului de cursă al comandantului de navă.		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Sistem de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară (ECDIS interior) „Sistem de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară (ECDIS interior)” înseamnă orientările și specificațiile tehnice stabilite în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2005/44/CE. Părți implicate ***Comandant de navă*** „Comandant de navă” înseamnă persoana de la bordul navei care se află la comandă și are autoritatea de a lua toate deciziile care țin de navigație și de managementul navei. Termenii „comandant de navă”, „comandant de ambarcațiune” și „comandant” sunt considerați echivalenți. ***Timonier*** „Timonier (timonier de navigație)” înseamnă persoana care navighează nava conform instrucțiunilor planului de cursă al comandantului de navă. ***Autoritatea competentă pentru RIS*** Autoritate competentă pentru RIS înseamnă autoritatea desemnată de statul membru în conformitate cu articolul 8 din Directiva 2005/44/CE. ***Operator RIS*** „Operator RIS” înseamnă persoana care îndeplinește una sau mai multe sarcini asociate cu furnizarea serviciilor RIS. ***Utilizatori RIS*** „Utilizatori RIS” înseamnă toate grupurile de utilizatori definite la articolul 3 litera (g) din Directiva 2005/44/CE. **1.4. Servicii de urmărire și reperare a navelor și cerințe minime ale sistemelor de urmărire și reperare a navelor** Sistemele VTT trebuie să fie compatibile cu următoarele servicii: — Navigație; — Informații privind traficul; — Managementul traficului;	*Autoritate competentă pentru RIS* înseamnă autoritatea desemnată de statul membru în conformitate cu articolul 8 din Directiva 2005/44/CE. *„Operator RIS”* înseamnă persoana care îndeplinește una sau mai multe sarcini asociate cu furnizarea serviciilor RIS. *„Utilizatori RIS”* înseamnă toate grupurile de utilizatori definite la articolul 3 litera (g) din Directiva 2005/44/CE. **1.4. Servicii de urmărire și reperare a navelor și cerințe minime ale sistemelor de urmărire și reperare a navelor** Sistemele VTT trebuie să fie compatibile cu următoarele servicii: — Navigație; — Informații privind traficul; — Managementul traficului; — Atenuarea catastrofelor; — Managementul transportului; — Asigurarea respectării legislației; — Redevențe de cale navigabilă și taxe de infrastructură portuară; — Servicii de informare privind șenalele navigabile; — Statistici. Acest lucru nu aduce atingere dispozițiilor privind orientările tehnice pentru planificarea, punerea în aplicare și utilizarea operațională a serviciilor de informații fluviale (RIS) aprobate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, aplicabil acestor servicii. Cele mai importante informații din VTT sunt cele referitoare la identitatea și poziția navei. VTT trebuie să poată furniza, automat și periodic, cel puțin următoarele informații către alte nave și stații de pe mal, cu condiția ca aceste nave sau stații de pe mal să fie echipate corespunzător:		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
— Atenuarea catastrofelor; — Managementul transportului; — Asigurarea respectării legislației; — Redevențe de cale navigabilă și taxe de infrastructură portuară; — Servicii de informare privind șenalele navigabile; — Statistici. Acest lucru nu aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 414/2007 aplicabil acestor servicii. Cele mai importante informații din VTT sunt cele referitoare la identitatea și poziția navei. VTT trebuie să poată furniza, automat și periodic, cel puțin următoarele informații către alte nave și stații de pe mal, cu condiția ca aceste nave sau stații de pe mal să fie echipate corespunzător: — Identificatorul unic al navei: număr european unic de identificare a navei (ENI)/numărul Organizației Maritime Internaționale (număr OMI); — Denumirea navei; — Indicativul de apel al navei; — Starea de navigare; — Tipul de navă sau de convoi; — Dimensiunile navei sau ale convoiului; — Pescaj; — Indicator de mărfuri periculoase (numărul de semnale albastre în conformitate cu ADN); — Starea de încărcare (încărcată/descărcată); — Destinație; — Ora de sosire estimată (*Estimated Time of Arrival*, ETA) la destinație; — Numărul de persoane la bord; — Poziție (+ informație calitativă); — Viteză (+ informație calitativă); — Drumul deasupra fundului (COG) (+ informație calitativă); — Direcția de deplasare a navei (HDG) (+ informație calitativă); — Viteza unghiulară de virare (ROT);	— Identificatorul unic al navei: număr european unic de identificare a navei (ENI)/numărul Organizației Maritime Internaționale (număr OMI); — Denumirea navei; — Indicativul de apel al navei; — Starea de navigare; — Tipul de navă sau de convoi; — Dimensiunile navei sau ale convoiului; — Pescaj; — Indicator de mărfuri periculoase (numărul de semnale albastre în conformitate cu ADN); — Starea de încărcare (încărcată/descărcată); — Destinație; — Ora de sosire estimată (Estimated Time of Arrival, ETA) la destinație; — Numărul de persoane la bord; — Poziție (+ informație calitativă); — Viteză (+ informație calitativă); — Drumul deasupra fundului (COG) (+ informație calitativă); — Direcția de deplasare a navei (HDG) (+ informație calitativă); — Viteza unghiulară de virare (ROT); — Informații de semnal albastru; — Marca temporală de fixare a poziției. Aceste cerințe minime indică necesitățile utilizatorilor și datele necesare pentru sistemele VTT în navigația interioară. Un sistem VTT este conceput pentru a oferi o flexibilitate suficientă pentru a satisface cerințe suplimentare viitoare. **2. FUNCȚII DE URMĂRIRE ȘI REPERARE A NAVELOR ÎN NAVIGAȚIA INTERIOARĂ**		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
— Informații de semnal albastru; — Marca temporală de fixare a poziției. Aceste cerințe minime indică necesitățile utilizatorilor și datele necesare pentru sistemele VTT în navigația interioară. Un sistem VTT este conceput pentru a oferi o flexibilitate suficientă pentru a satisface cerințe suplimentare viitoare. **2. FUNCȚII DE URMĂRIRE ȘI REPERARE A NAVELOR ÎN NAVIGAȚIA INTERIOARĂ** **2.1. Introducere** Această secțiune stabilește cerințele referitoare la informațiile VTT pentru diferite categorii de servicii RIS. Sunt enumerate cerințele pentru fiecare categorie de servicii care descriu grupurile de utilizatori și utilizarea informațiilor VTT. Prezentarea generală a nevoilor de informații VTT este disponibilă în *tabelul 2.1* de la sfârșitul acestei secțiuni. **2.2. Navigarea** Urmărirea și reperarea navelor poate fi folosită pentru a asista navigarea activă la bord. Grupul de utilizatori principal este reprezentat de timonieri. Procesul de navigare poate fi divizat în trei faze: (a) navigare pe termen mediu; (b) navigare pe termen scurt; (c) navigare pe termen foarte scurt. Cerințele utilizatorului diferă de la o fază la alta. **2.2.1. *Navigare pe termen mediu*** Navigarea pe termen mediu este faza din cadrul procesului de navigare în care timonierul observă și analizează situația traficului, efectuând o previziune de câteva minute până la o oră în avans și ia în calcul posibilitățile de a întâlni, depăși sau ajunge din urmă alte nave. Imaginea traficului de care timonierul are nevoie este, în general, imaginea corespunzătoare „observației în jur” și se găsește, în principal, în afara razei de acțiune a radarului de la bord.	**2.1. Introducere** Această secțiune stabilește cerințele referitoare la informațiile VTT pentru diferite categorii de servicii RIS. Sunt enumerate cerințele pentru fiecare categorie de servicii care descriu grupurile de utilizatori și utilizarea informațiilor VTT. Prezentarea generală a nevoilor de informații VTT este disponibilă în tabelul 2.1 de la sfârșitul acestei secțiuni. **2.2. Navigarea** Urmărirea și reperarea navelor poate fi folosită pentru a asista navigarea activă la bord. Grupul de utilizatori principal este reprezentat de timonieri. Procesul de navigare poate fi divizat în trei faze: (a) navigare pe termen mediu; (b) navigare pe termen scurt; (c) navigare pe termen foarte scurt. Cerințele utilizatorului diferă de la o fază la alta. **2.2.1. Navigare pe termen mediu** Navigarea pe termen mediu este faza din cadrul procesului de navigare în care timonierul observă și analizează situația traficului, efectuând o previziune de câteva minute până la o oră în avans și ia în calcul posibilitățile de a întâlni, depăși sau ajunge din urmă alte nave. Imaginea traficului de care timonierul are nevoie este, în general, imaginea corespunzătoare „observației în jur” și se găsește, în principal, în afara razei de acțiune a radarului de la bord. Ritmul de actualizare depinde de sarcină și variază în funcție de situația în care se găsește nava. **2.2.2. Navigare pe termen scurt** Navigarea pe termen scurt corespunde fazei în care se iau decizii în procesul de navigare. În această fază, informațiile		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Ritmul de actualizare depinde de sarcină și variază în funcție de situația în care se găsește nava. **2.2.2.** ***Navigare pe termen scurt*** Navigarea pe termen scurt corespunde fazei în care se iau decizii în procesul de navigare. În această fază, informațiile privind traficul servesc procesului de navigare, aici intrând și măsurile care servesc la evitarea coliziunilor, dacă este cazul. Această funcție vizează observarea altor nave din imediata apropiere a propriei nave. Informațiile privind traficul real sunt comunicate continuu, cel puțin la fiecare 10 secunde. În ceea ce privește anumite rute, autoritățile pot fixa un nivel predefinit de actualizare (maximum 2 secunde). **2.2.3.** ***Navigare pe termen foarte scurt*** Navigarea pe termen foarte scurt reprezintă procesul operațional de navigare. Aceasta constă în punerea în aplicare a deciziilor care au fost luate anterior pe loc și în monitorizarea efectelor acestora. Informațiile referitoare la trafic solicitate de la alte nave, în special în această situație de navigare, sunt legate de propriile condiții ale navei, cum ar fi poziția relativă, viteza relativă. În această etapă, trebuie respectate informații foarte precise. Prin urmare, informațiile de urmărire și reperare nu pot fi utilizate pentru navigarea pe termen foarte scurt. **2.3. Managementul traficului naval** Managementul traficului naval (VTM) include cel puțin elementele de mai jos: (a) servicii de dirijare a traficului; (b) planificarea și operarea ecluzelor; (c) planificarea și operarea podurilor. **2.3.1.** ***Servicii de dirijare a traficului*** Serviciile de dirijare a traficului cuprind următoarele servicii: (a) un serviciu de informare; (b) un serviciu de asistență în navigație; (c) un serviciu de organizare a traficului.	privind traficul servesc procesului de navigare, aici intrând și măsurile care servesc la evitarea coliziunilor, dacă este cazul. Această funcție vizează observarea altor nave din imediata apropiere a propriei nave. Informațiile privind traficul real sunt comunicate continuu, cel puțin la fiecare 10 secunde. În ceea ce privește anumite rute, autoritățile pot fixa un nivel predefinit de actualizare (maximum 2 secunde). **2.2.3. Navigare pe termen foarte scurt** Navigarea pe termen foarte scurt reprezintă procesul operațional de navigare. Aceasta constă în punerea în aplicare a deciziilor care au fost luate anterior pe loc și în monitorizarea efectelor acestora. Informațiile referitoare la trafic solicitate de la alte nave, în special în această situație de navigare, sunt legate de propriile condiții ale navei, cum ar fi poziția relativă, viteza relativă. În această etapă, trebuie respectate informații foarte precise. Prin urmare, informațiile de urmărire și reperare nu pot fi utilizate pentru navigarea pe termen foarte scurt. **2.3. Managementul traficului naval** Managementul traficului naval (VTM) include cel puțin elementele de mai jos: (a) servicii de dirijare a traficului; (b) planificarea și operarea ecluzelor; (c) planificarea și operarea podurilor. **2.3.1. Servicii de dirijare a traficului** Serviciile de dirijare a traficului cuprind următoarele servicii: (a) un serviciu de informare; (b) un serviciu de asistență în navigație; (c) un serviciu de organizare a traficului. Grupurile de utilizatori ai serviciilor de dirijare a traficului (VTS) sunt operatori VTS și timonieri.		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Grupurile de utilizatori ai serviciilor de dirijare a traficului (VTS) sunt operatori VTS și timonieri. Necesitățile utilizatorului în materie de informații referitoare la trafic sunt indicate la punctele 2.3.1.1-2.3.1.3. **2.3.1.1. Servicii de informare** Serviciul de informare este furnizat prin difuzarea unor informații la ore și intervale fixe sau când acest lucru este considerat a fi necesar de către VTS sau la cererea expresă a unei nave și el poate include rapoarte privind poziția, identitatea și intențiile altor nave, condițiile căii navigabile, condițiile meteorologice, situațiile periculoase sau orice alți factori care ar putea influența tranzitul navei. Serviciile de informare au nevoie o privire de ansamblu asupra traficului dintr-o rețea sau dintr-un șenal navigabil. Autoritatea competentă poate fixa un nivel predefinit de actualizare dacă este necesar pentru tranzitarea sigură și fiabilă a zonei. **2.3.1.2. Serviciul de asistență în navigație** Un serviciu de asistență în navigație îl informează pe timonier cu privire la condițiile nefavorabile de navigație sau meteorologice sau îl asistă pe timonier în caz de defecte sau disfuncționalități. Acest serviciu este furnizat în mod normal la cererea unei nave sau de către VTS atunci când se consideră necesar. Pentru a oferi servicii individualizate unui timonier, operatorul VTS are nevoie de o imagine detaliată a traficului real. Trebuie să se facă în permanență schimb de informații privind traficul real (la fiecare trei secunde, aproape în timp real sau conform unui alt ritm de actualizare predefinit, stabilit de autoritatea competentă). Orice alte informații trebuie să fie pusă la dispoziție la cererea operatorului VTS sau în circumstanțe speciale. **2.3.1.3. Serviciul de organizare a traficului** Serviciul de organizare a traficului vizează managementul operațional al traficului și planificarea mișcărilor navei pentru a preveni congestionarea și situațiile periculoase și este foarte util în perioade de mare densitate a traficului sau în momentele în care mișcarea transporturilor speciale	Necesitățile utilizatorului în materie de informații referitoare la trafic sunt indicate la punctele 2.3.1.1-2.3.1.3. **2.3.1.1. Servicii de informare** Serviciul de informare este furnizat prin difuzarea unor informații la ore și intervale fixe sau când acest lucru este considerat a fi necesar de către VTS sau la cererea expresă a unei nave și el poate include rapoarte privind poziția, identitatea și intențiile altor nave, condițiile căii navigabile, condițiile meteorologice, situațiile periculoase sau orice alți factori care ar putea influența tranzitul navei. Serviciile de informare au nevoie o privire de ansamblu asupra traficului dintr-o rețea sau dintr-un șenal navigabil. Autoritatea competentă poate fixa un nivel predefinit de actualizare dacă este necesar pentru tranzitarea sigură și fiabilă a zonei. **2.3.1.2. Serviciul de asistență în navigație** Un serviciu de asistență în navigație îl informează pe timonier cu privire la condițiile nefavorabile de navigație sau meteorologice sau îl asistă pe timonier în caz de defecte sau disfuncționalități. Acest serviciu este furnizat în mod normal la cererea unei nave sau de către VTS atunci când se consideră necesar. Pentru a oferi servicii individualizate unui timonier, operatorul VTS are nevoie de o imagine detaliată a traficului real. Trebuie să se facă în permanență schimb de informații privind traficul real (la fiecare trei secunde, aproape în timp real sau conform unui alt ritm de actualizare predefinit, stabilit de autoritatea competentă). Orice alte informații trebuie să fie pusă la dispoziție la cererea operatorului VTS sau în circumstanțe speciale.		

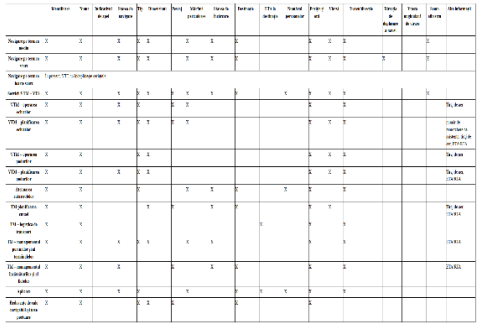
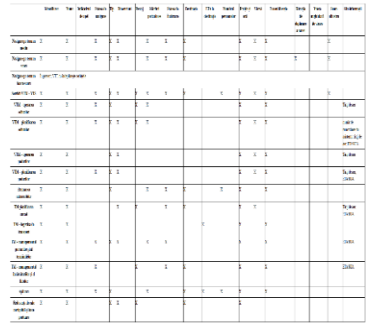
6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
poate afecta fluxul unui alt trafic. Serviciul poate include, de asemenea, înființarea și operarea unui sistem pentru degajarea traficului sau a unor planuri de navigație VTS sau ambele, în raport cu prioritatea mișcărilor, alocarea spațiului (locurile de acostare, ecluză, rute de navigare), raportarea obligatorie a mișcărilor în zona VTS, traseele care trebuie urmate, limitele de viteză care trebuie respectate sau alte măsuri adecvate considerate necesare de către autoritatea VTS. **2.3.2.** ***Planificarea și operarea ecluzelor*** Procesele de planificare a ecluzelor – pe termen lung și mediu – și procesul de operare a ecluzelor sunt descrise la punctele 2.3.2.1-2.3.2.3. Grupurile principale de utilizatori sunt operatorii de ecluze, timonierii, comandanții de navă și administratorii de flotă. **2.3.2.1. Planificarea ecluzelor pe termen lung** Planificarea ecluzelor pe termen lung constă în planificarea acestora cu câteva ore până la o zi în avans. În acest caz, informațiile privind traficul sunt utilizate pentru a ameliora informațiile referitoare la orele de așteptare și de trecere la nivelul ecluzelor, care se bazează la origine pe informațiile statistice. Ora de sosire estimată (ETA) trebuie să fie disponibilă la cerere sau să facă obiectul schimburilor de informații dacă devierea de la ETA inițială depășește devierea permisă de autoritatea competentă. Ora de sosire solicitată (RTA) este răspunsul la un raport ETA sau poate fi transmisă de la o ecluză pentru a propune o oră de ecluzare. **2.3.2.2. Planificarea ecluzelor pe termen mediu** Planificarea ecluzelor pe termen mediu constă în planificarea acestora cu până la 2 sau 4 cicluri de ecluză în avans. În acest caz, informațiile privind traficul sunt utilizate pentru a planifica navele care sosesc către ciclurile de ecluză disponibile și, pe baza acestei planificări, pentru a informa timonierii cu privire la RTA. ETA trebuie să fie disponibilă la cerere sau să facă obiectul schimburilor de informații dacă devierea de la ETA inițială depășește devierea permisă de autoritatea competentă. Orice alte informații trebuie să fie disponibile	**2.3.1.3. Serviciul de organizare a traficului** Serviciul de organizare a traficului vizează managementul operațional al traficului și planificarea mișcărilor navei pentru a preveni congestionarea și situațiile periculoase și este foarte util în perioade de mare densitate a traficului sau în momentele în care mișcarea transporturilor speciale poate afecta fluxul unui alt trafic. Serviciul poate include, de asemenea, înființarea și operarea unui sistem pentru degajarea traficului sau a unor planuri de navigație VTS sau ambele, în raport cu prioritatea mișcărilor, alocarea spațiului (locurile de acostare, ecluză, rute de navigare), raportarea obligatorie a mișcărilor în zona VTS, traseele care trebuie urmate, limitele de viteză care trebuie respectate sau alte măsuri adecvate considerate necesare de către autoritatea VTS. **2.3.2. Planificarea și operarea ecluzelor** Procesele de planificare a ecluzelor – pe termen lung și mediu – și procesul de operare a ecluzelor sunt descrise la punctele 2.3.2.1-2.3.2.3. Grupurile principale de utilizatori sunt operatorii de ecluze, timonierii, comandanții de navă și administratorii de flotă. **2.3.2.1. Planificarea ecluzelor pe termen lung** Planificarea ecluzelor pe termen lung constă în planificarea acestora cu câteva ore până la o zi în avans. În acest caz, informațiile privind traficul sunt utilizate pentru a ameliora informațiile referitoare la orele de așteptare și de trecere la nivelul ecluzelor, care se bazează la origine pe informațiile statistice. Ora de sosire estimată (ETA) trebuie să fie disponibilă la cerere sau să facă obiectul schimburilor de informații dacă devierea de la ETA inițială depășește devierea permisă de autoritatea competentă. Ora de sosire solicitată (RTA) este răspunsul la un		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
la primul contact sau la cerere. RTA este răspunsul la un raport ETA sau poate fi transmisă de la o ecluză pentru a propune o oră de ecluzare. **2.3.2.3. Operarea ecluzelor** În faza de operare a ecluzelor are loc procesul efectiv de ecluzare. Trebuie făcut în permanență schimb de informații privind traficul real sau conform unui alt ritm de actualizare predefinit, stabilit de autoritatea competentă. Exactitatea informațiilor VTT nu permite aplicări de înaltă precizie precum închiderea porților ecluzelor. **2.3.3. *Planificarea și operarea podurilor*** Procesele de planificare a podurilor – pe termen mediu și scurt – și procesul de operare a podurilor sunt descrise la punctele 2.3.3.1-2.3.3.3. Grupurile principale de utilizatori sunt operatorii de poduri, timonierii, comandanții de navă și administratorii de flotă. **2.3.3.1. Planificarea podurilor pe termen mediu** Procesul de planificare a podurilor pe termen mediu constă în optimizarea fluxului traficului, astfel încât podurile să fie deschise la timp pentru trecerea navelor (val verde). Intervalul de anticipare variază de la 15 minute la două ore. Termenul depinde de situația locală. ETA și informațiile referitoare la poziție trebuie să fie disponibile la cerere sau să facă obiectul schimburilor de informații imediat ce devierea dintre ETA actualizată și ETA inițială depășește valoarea predefinită de autoritatea competentă. Orice alte informații trebuie să fie disponibile la primul contact sau la cerere. RTA este răspunsul la un raport ETA sau poate fi transmisă de la un pod pentru a propune o oră de trecere. **2.3.3.2. Planificarea podurilor pe termen scurt** În cazul procesului de planificare a podurilor pe termen scurt, deciziile se iau pe baza strategiei urmate pentru deschiderea podului. Informațiile privind traficul real, referitoare la poziție, viteză și direcție, trebuie să fie disponibile la cerere sau să facă obiectul schimbului de informații în conformitate cu ritmul de actualizare predefinit stabilit de autoritatea competentă, de exemplu, la fiecare cinci minute. ETA și informațiile referitoare la poziție trebuie să fie disponibile la cerere sau	raport ETA sau poate fi transmisă de la o ecluză pentru a propune o oră de ecluzare. **2.3.2.2. Planificarea ecluzelor pe termen mediu** Planificarea ecluzelor pe termen mediu constă în planificarea acestora cu până la 2 sau 4 cicluri de ecluză în avans. În acest caz, informațiile privind traficul sunt utilizate pentru a planifica navele care sosesc către ciclurile de ecluză disponibile și, pe baza acestei planificări, pentru a informa timonierii cu privire la RTA. ETA trebuie să fie disponibilă la cerere sau să facă obiectul schimburilor de informații dacă devierea de la ETA inițială depășește devierea permisă de autoritatea competentă. Orice alte informații trebuie să fie disponibile la primul contact sau la cerere. RTA este răspunsul la un raport ETA sau poate fi transmisă de la o ecluză pentru a propune o oră de ecluzare. **2.3.2.3. Operarea ecluzelor** În faza de operare a ecluzelor are loc procesul efectiv de ecluzare. Trebuie făcut în permanență schimb de informații privind traficul real sau conform unui alt ritm de actualizare predefinit, stabilit de autoritatea competentă. Exactitatea informațiilor VTT nu permite aplicări de înaltă precizie precum închiderea porților ecluzelor. **2.3.3. Planificarea și operarea podurilor** Procesele de planificare a podurilor – pe termen mediu și scurt – și procesul de operare a podurilor sunt descrise la punctele 2.3.3.1-2.3.3.3. Grupurile principale de utilizatori sunt operatorii de poduri, timonierii, comandanții de navă și administratorii de flotă. **2.3.3.1. Planificarea podurilor pe termen mediu**		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
să facă obiectul schimburilor de informații imediat ce devierea dintre ETA actualizată și ETA inițială depășește valoarea predefinită de autoritatea competentă. Orice alte informații trebuie să fie disponibile la primul contact sau la cerere. RTA este răspunsul la un raport ETA sau poate fi transmisă de la un pod pentru a propune o oră de trecere. **2.3.3.3. Operarea podurilor** Deschiderea efectivă și trecerea navelor pe sub pod au loc în faza de operare a podurilor. Trebuie făcut în permanență schimb de informații privind traficul real sau conform unui alt ritm de actualizare, stabilit de autoritatea competentă. Exactitatea informațiilor VTT nu permite aplicări de înaltă precizie precum deschiderea sau închiderea podului. **2.4. Atenuarea catastrofelor** Atenuarea catastrofelor, în acest context, vizează măsuri represive: gestionarea accidentelor reale și acordarea unor servicii de asistență în situații de urgență. Grupurile principale de utilizatori sunt operatorii din centrul de atenuare a catastrofelor, operatorii VTS, timonierii, comandanții de navă și autoritățile competente. În caz de accident, informațiile privind traficul pot fi furnizate în mod automat sau organizația responsabilă solicită informațiile respective. **2.5. Managementul transportului** Managementul transportului (TS) cuprinde următoarele patru activități: (a) planificarea cursei; (b) logistica transportului; (c) managementul porturilor și al terminalelor; (d) managementul încărcăturilor și al flotelor. Grupurile principale de utilizatori sunt comandanții de navă, brokerii de mărfuri, administratorii de flotă, expeditorii, destinatarii, furnizorii, autoritățile portuare, operatorii de terminal, operatorii de ecluze și operatorii de poduri. **2.5.1. *Planificarea cursei*** Planificarea cursei, în acest context, vizează planificarea pe traseu. În timpul cursei, comandantul de navă verifică cursa planificată inițial.	Procesul de planificare a podurilor pe termen mediu constă în optimizarea fluxului traficului, astfel încât podurile să fie deschise la timp pentru trecerea navelor (val verde). Intervalul de anticipare variază de la 15 minute la două ore. Termenul depinde de situația locală. ETA și informațiile referitoare la poziție trebuie să fie disponibile la cerere sau să facă obiectul schimburilor de informații imediat ce devierea dintre ETA actualizată și ETA inițială depășește valoarea predefinită de autoritatea competentă. Orice alte informații trebuie să fie disponibile la primul contact sau la cerere. RTA este răspunsul la un raport ETA sau poate fi transmisă de la un pod pentru a propune o oră de trecere. **2.3.3.2. Planificarea podurilor pe termen scurt** În cazul procesului de planificare a podurilor pe termen scurt, deciziile se iau pe baza strategiei urmate pentru deschiderea podului. Informațiile privind traficul real, referitoare la poziție, viteză și direcție, trebuie să fie disponibile la cerere sau să facă obiectul schimbului de informații în conformitate cu ritmul de actualizare predefinit stabilit de autoritatea competentă, de exemplu, la fiecare cinci minute. ETA și informațiile referitoare la poziție trebuie să fie disponibile la cerere sau să facă obiectul schimburilor de informații imediat ce devierea dintre ETA actualizată și ETA inițială depășește valoarea predefinită de autoritatea competentă. Orice alte informații trebuie să fie disponibile la primul contact sau la cerere. RTA este răspunsul la un raport ETA sau poate fi transmisă de la un pod pentru a propune o oră de trecere. **2.3.3.3. Operarea podurilor** Deschiderea efectivă și trecerea navelor pe sub pod au loc în faza de operare a podurilor.		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
2.5.2. ***Logistica de transport*** Logistica transporturilor constă în organizarea, planificarea, execuția și controlul operațiunii de transport. Toate informațiile privind traficul sunt furnizate la cererea proprietarului navei sau a părților implicate în domeniul logisticii. **2.5.3.** ***Managementul operațiunilor de transport intermodale în porturi și terminale*** Managementul intermodal al porturilor și al terminalelor analizează planificarea resurselor în porturi și terminale. Administratorul terminalului și al portului solicită informații privind traficul sau acceptă ca, în situații predefinite, informațiile privind traficul să fie trimise în mod automat. **2.5.4.** ***Managementul încărcăturilor și al flotelor*** Managementul încărcăturilor și al flotelor constă în planificarea și optimizarea folosirii navelor, organizând încărcătura și transportul. Expeditorul sau proprietarul de navă solicită informații privind traficul sau informațiile privind traficul sunt transmise în situații predefinite. **2.6. Aplicare** Domeniul de aplicare se limitează la serviciile privind mărfurile periculoase, controlul imigrației și serviciile vamale. Grupurile principale de utilizatori sunt vama, autoritățile competente și comandanții de navă. Informațiile privind traficul trebuie să fie comunicate autorităților corespunzătoare. Schimbul de informații privind traficul are loc la cerere sau în puncte fixe predefinite sau în condiții speciale definite de autoritățile responsabile. **2.7. Redevențe de cale navigabilă și taxe portuare** În diferite regiuni din Uniunea Europeană, utilizarea căilor navigabile și a porturilor face obiectul plății taxelor. Grupurile principale de utilizatori sunt autoritățile competente, comandanții de navă, administratorii de flotă, autoritățile căilor navigabile și autoritățile portuare. Schimbul de informații are loc la cerere sau în puncte fixe definite de autoritatea competentă pentru gestionarea căii navigabile sau a portului. **2.8. Necesități de informare**	Trebuie făcut în permanență schimb de informații privind traficul real sau conform unui alt ritm de actualizare, stabilit de autoritatea competentă. Exactitatea informațiilor VTT nu permite aplicări de înaltă precizie precum deschiderea sau închiderea podului. **2.4. Atenuarea catastrofelor** Atenuarea catastrofelor, în acest context, vizează măsuri represive: gestionarea accidentelor reale și acordarea unor servicii de asistență în situații de urgență. Grupurile principale de utilizatori sunt operatorii din centrul de atenuare a catastrofelor, operatorii VTS, timonierii, comandanții de navă și autoritățile competente. În caz de accident, informațiile privind traficul pot fi furnizate în mod automat sau organizația responsabilă solicită informațiile respective. **2.5. Managementul transportului** Managementul transportului (TS) cuprinde următoarele patru activități: (a) planificarea cursei; (b) logistica transportului; (c) managementul porturilor și al terminalelor; (d) managementul încărcăturilor și al flotelor. Grupurile principale de utilizatori sunt comandanții de navă, brokerii de mărfuri, administratorii de flotă, expeditorii, destinatarii, furnizorii, autoritățile portuare, operatorii de terminal, operatorii de ecluze și operatorii de poduri. **2.5.1. Planificarea cursei** Planificarea cursei, în acest context, vizează planificarea pe traseu. În timpul cursei, comandantul de navă verifică cursa planificată inițial.		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Tabelul 2.1 oferă o imagine de ansamblu asupra necesităților de informare ale diferitelor servicii. *Tabelul 2.1* **Imagine de ansamblu a necesităților de informare**	**2.5.2. Logistica de transport** Logistica transporturilor constă în organizarea, planificarea, execuția și controlul operațiunii de transport. Toate informațiile privind traficul sunt furnizate la cererea proprietarului navei sau a părților implicate în domeniul logisticii. **2.5.3. Managementul operațiunilor de transport intermodale în porturi și terminale** Managementul intermodal al porturilor și al terminalelor analizează planificarea resurselor în porturi și terminale. Administratorul terminalului și al portului solicită informații privind traficul sau acceptă ca, în situații predefinite, informațiile privind traficul să fie trimise în mod automat. **2.5.4. Managementul încărcăturilor și al flotelor** Managementul încărcăturilor și al flotelor constă în planificarea și optimizarea folosirii navelor, organizând încărcătura și transportul. Expeditorul sau proprietarul de navă solicită informații privind traficul sau informațiile privind traficul sunt transmise în situații predefinite. **2.6. Aplicare** Domeniul de aplicare se limitează la serviciile privind mărfurile periculoase, controlul imigrației și serviciile vamale. Grupurile principale de utilizatori sunt vama, autoritățile competente și comandanții de navă. Informațiile privind traficul trebuie să fie comunicate autorităților corespunzătoare. Schimbul de informații privind traficul are loc la cerere sau în puncte fixe predefinite sau în condiții speciale definite de autoritățile responsabile.		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
	2.7. Redevențe de cale navigabilă și taxe portuare În diferite regiuni din Uniunea Europeană, utilizarea căilor navigabile și a porturilor face obiectul plății taxelor. Grupurile principale de utilizatori sunt autoritățile competente, comandanții de navă, administratorii de flotă, autoritățile căilor navigabile și autoritățile portuare. Schimbul de informații are loc la cerere sau în puncte fixe definite de autoritatea competentă pentru gestionarea căii navigabile sau a portului. **2.8. Necesități de informare** Tabelul 2.1 oferă o imagine de ansamblu asupra necesităților de informare ale diferitelor servicii. **Tabelul 2.1** **Imagine de ansamblu a necesităților de informare**		
		**Compatibil**	
3. SPECIFICAȚII TEHNICE PRIVIND AIS „INTERIOR” **3.1. Introducere** În navigația maritimă, OMI a introdus transportul sistemului de identificare automată (AIS): de la sfârșitul anului 2004, toate navele maritime care efectuează curse internaționale și cărora li se aplică	**3. SPECIFICAȚII TEHNICE PRIVIND AIS „INTERIOR”** **3.1. Introducere** În navigația maritimă, OMI a introdus transportul sistemului de identificare automată (AIS): de la sfârșitul anului 2004, toate navele maritime care efectuează curse internaționale și cărora li	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
dispozițiile capitolului V din Convenția SOLAS trebuie să fie echipate cu stațiile mobile din clasa A ale AIS. Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (4) instituie un sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime care transportă mărfuri periculoase sau poluante folosind AIS pentru raportarea și monitorizarea navelor. Tehnologia AIS este considerată o soluție adecvată pentru identificarea automată și pentru urmărirea și reperarea navelor în navigația interioară. Funcționarea AIS în timp real și disponibilitatea standardelor și a orientărilor mondiale sunt în special avantajoase pentru aplicațiile privind siguranța. Pentru a corespunde cerințelor specifice ale navigației interioare, AIS trebuie dezvoltat în continuare, până la definirea așa-numitei specificații tehnice AIS „interior”, păstrând în același timp compatibilitatea deplină cu AIS maritim și cu standardele și specificațiile tehnice deja existente în navigația interioară. Întrucât AIS „interior” este compatibil cu AIS maritim, el permite un schimb direct de date între navele maritime și cele de navigație interioară care navighează în zone de trafic mixt. AIS este: —un sistem introdus de OMI pentru a sprijini siguranța maritimă a navigației; o cerință obligatorie de transport pentru toate navele conform capitolului V din convenția SOLAS; —un sistem care funcționează atât în modul direct de la navă la navă, cât și în modul de la navă la stația terestră și de la stația terestră la navă; —un sistem de siguranță care satisface criterii stricte în materie de disponibilitate, continuitate și fiabilitate; —un sistem în timp real datorită schimbului direct de date de la navă la navă; —un sistem care funcționează independent și autoorganizat fără o stație centrală. Acesta nu necesită o inteligență centrală de control; —fondat pe standardele și procedurile internaționale în conformitate cu capitolul V din Convenția SOLAS;	se aplică dispozițiile capitolului V din Convenția SOLAS trebuie să fie echipate cu stațiile mobile din clasa A ale AIS. Hotărârea Guvernului nr. 413/2021 pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime, instituie un sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime care transportă mărfuri periculoase sau poluante folosind AIS pentru raportarea și monitorizarea navelor. Tehnologia AIS este considerată o soluție adecvată pentru identificarea automată și pentru urmărirea și reperarea navelor în navigația interioară. Funcționarea AIS în timp real și disponibilitatea standardelor și a orientărilor mondiale sunt în special avantajoase pentru aplicațiile privind siguranța. Pentru a corespunde cerințelor specifice ale navigației interioare, AIS trebuie dezvoltat în continuare, până la definirea așa-numitei specificații tehnice AIS „interior”, păstrând în același timp compatibilitatea deplină cu AIS maritim și cu standardele și specificațiile tehnice deja existente în navigația interioară. Întrucât AIS „interior” este compatibil cu AIS maritim, el permite un schimb direct de date între navele maritime și cele de navigație interioară care navighează în zone de trafic mixt. AIS este: — un sistem introdus de OMI pentru a sprijini siguranța maritimă a navigației; o cerință obligatorie de transport pentru toate navele conform capitolului V din convenția SOLAS; — un sistem care funcționează atât în modul direct de la navă la navă, cât și în modul de la navă la stația terestră și de la stația terestră la navă; — un sistem de siguranță care satisface criterii stricte în materie de disponibilitate, continuitate și fiabilitate;		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
—un sistem omologat în vederea ameliorării siguranței navigației în urma unei proceduri de certificare; — interoperabil global. Prezenta secțiune își propune să definească toate cerințele, modificările și extinderile tehnice ale stațiilor mobile din clasa A ale AIS existent pentru a crea o stație mobilă AIS „interior” destinată utilizării în navigația interioară. **3.2. Domeniu de aplicare** Sistemul de identificare automată (AIS) este un sistem de radiocomunicații la bord care permite schimbul de date statistice, dinamice și de cursă între navele echipate, pe de o parte, și între navele echipate și stațiile terestre, pe de altă parte. Stațiile AIS de la bordul navelor transmit, la intervale regulate, informații privind identitatea navei, poziția acesteia, precum și alte date. Primind aceste informații, stațiile AIS de la bord sau terestre care se află în raza de acoperire radio pot localiza, identifica și urmări în mod automat navele echipate cu AIS pe un ecran de afișare adecvat, de exemplu, un radar sau sisteme de afișare a hărților electronice precum sistemul de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară (ECDIS interior), așa cum sunt definite în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 909/2013 al Comisiei (5). AIS este conceput pentru a ameliora siguranța navigației în momentul folosirii lor de la navă la navă, supravegherea (VTS), urmărirea și reperarea navelor și asistența pentru atenuarea catastrofelor. Stațiile mobile AIS cuprind următoarele tipuri: (a)stațiile mobile din clasa A care trebuie utilizate de către toate navele maritime cărora li se aplică dispozițiile din capitolul V din Convenția SOLAS; (b)stațiile mobile AIS „interior” care dispun de toate funcțiile clasei A la nivel de legătură de date VHF, care derivă în funcții suplimentare concepute spre a fi utilizate de nave de navigație interioară;	— un sistem în timp real datorită schimbului direct de date de la navă la navă; — un sistem care funcționează independent și autoorganizat fără o stație centrală. Acesta nu necesită o inteligență centrală de control; — fondat pe standardele și procedurile internaționale în conformitate cu capitolul V din Convenția SOLAS; — un sistem omologat în vederea ameliorării siguranței navigației în urma unei proceduri de certificare; — interoperabil global. Prezenta secțiune își propune să definească toate cerințele, modificările și extinderile tehnice ale stațiilor mobile din clasa A ale AIS existent pentru a crea o stație mobilă AIS „interior” destinată utilizării în navigația interioară. **3.2. Domeniu de aplicare** Sistemul de identificare automată (AIS) este un sistem de radiocomunicații la bord care permite schimbul de date statistice, dinamice și de cursă între navele echipate, pe de o parte, și între navele echipate și stațiile terestre, pe de altă parte. Stațiile AIS de la bordul navelor transmit, la intervale regulate, informații privind identitatea navei, poziția acesteia, precum și alte date. Primind aceste informații, stațiile AIS de la bord sau terestre care se află în raza de acoperire radio pot localiza, identifica și urmări în mod automat navele echipate cu AIS pe un ecran de afișare adecvat, de exemplu, un radar sau sisteme de afișare a hărților electronice precum sistemul de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară (ECDIS interior), așa cum sunt definite în ordinul aprobat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării regionale privind specificațiile tehnice pentru sistemul de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară (sistemul ECDIS interior). AIS este conceput pentru a ameliora siguranța navigației în momentul folosirii lor de la navă la navă,		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
(c)stațiile mobile din clasa B SO/CS cu funcții limitate care pot fi utilizate de către navele cărora nu li se aplică dispozițiile pentru stații mobile din clasa A sau AIS „interior”; (d)stațiile AIS terestre, inclusiv stațiile de bază AIS și repetoarele AIS. Se pot distinge următoarele moduri de funcționare: (a)funcționarea de la navă la navă: toate navele echipate cu AIS pot primi informații statice și dinamice de la celelalte nave echipate cu AIS în aria de acoperire radio; (b)funcționarea de la navă la stația terestră: datele de la navele echipate cu AIS pot fi, de asemenea, primite de stațiile AIS terestre conectate la centrul RIS unde se poate genera o imagine a traficului (imagine tactică a traficului și/sau imagine strategică a traficului); (c)funcționarea de la stația terestră la navă: datele privind călătoriile și siguranța pot fi transmise de la stația terestră la navă. Una dintre caracteristicile AIS este modul de funcționare autonomă, care utilizează accesul multiplu cu diviziune în timp autoorganizat (SOTDMA), fără a fi nevoie de o stație centrală de organizare. Protocolul radio este conceput astfel încât stațiile navelor să poată funcționa independent și autoorganizat, făcând schimb de parametri de acces la legătură. Timpul este divizat în cadre de câte un minut cu 2 250 de poziții pe canal radio, care sunt sincronizate prin GNSS UTC. Fiecare participant își organizează accesul la canalul radio alegând poziții libere, analizând utilizarea viitoare a pozițiilor de către alte stații. Nu este necesară o inteligență centrală pentru a controla repartizarea pozițiilor. În general, o stație mobilă AIS pentru navigația interioară are următoarele componente: (a) un emițător-receptor VHF (un emițător, doi receptori); (b) receptor GNSS; (c) un procesor de date. AIS universal de la bordul navelor, așa cum este definit de către IMO, ITU și IEC și care este recomandat pentru utilizarea în cadrul navigației interioare, utilizează SOTDMA în banda mobilă maritimă VHF. AIS funcționează pe frecvențele VHF definite la nivel internațional AIS 1	supravegherea (VTS), urmărirea și reperarea navelor și asistența pentru atenuarea catastrofelor. Stațiile mobile AIS cuprind următoarele tipuri: (a) stațiile mobile din clasa A care trebuie utilizate de către toate navele maritime cărora li se aplică dispozițiile din capitolul V din Convenția SOLAS; (b) stațiile mobile AIS „interior” care dispun de toate funcțiile clasei A la nivel de legătură de date VHF, care derivă în funcții suplimentare concepute spre a fi utilizate de nave de navigație interioară; (c) stațiile mobile din clasa B SO/CS cu funcții limitate care pot fi utilizate de către navele cărora nu li se aplică dispozițiile pentru stații mobile din clasa A sau AIS „interior”; (d) stațiile AIS terestre, inclusiv stațiile de bază AIS și repetoarele AIS. Se pot distinge următoarele moduri de funcționare: (a) funcționarea de la navă la navă: toate navele echipate cu AIS pot primi informații statice și dinamice de la celelalte nave echipate cu AIS în aria de acoperire radio; (b) funcționarea de la navă la stația terestră: datele de la navele echipate cu AIS pot fi, de asemenea, primite de stațiile AIS terestre conectate la centrul RIS unde se poate genera o imagine a traficului (imagine tactică a traficului și/sau imagine strategică a traficului); (c) funcționarea de la stația terestră la navă: datele privind călătoriile și siguranța pot fi transmise de la stația terestră la navă. Una dintre caracteristicile AIS este modul de funcționare autonomă, care utilizează accesul multiplu cu diviziune în timp autoorganizat (SOTDMA), fără a fi nevoie de o stație centrală de organizare. Protocolul radio este conceput astfel încât stațiile navelor să poată funcționa independent și autoorganizat, făcând schimb de parametri de acces la legătură. Timpul este divizat în		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
(161,975 MHz) și AIS 2 (162,025 MHz) și poate trece și la alte frecvențe în banda mobilă maritimă VHF. Pentru a corespunde cerințelor specifice ale navigației interioare, AIS trebuie dezvoltat în continuare, până la definirea așa-numitei specificații tehnice AIS „interior”, păstrând în același timp compatibilitatea cu AIS maritim. Sistemele de urmărire și reperare a navelor din navigația interioară trebuie să fie compatibile cu stațiile mobile din clasa A ale AIS, așa cum este definit de către OMI. Prin urmare, mesajele AIS „interior” trebuie să poată transmite următoarele tipuri de informații: (a)informații statice, precum numărul oficial al navei, indicativul de apel al navei, numele navei, tipul navei; (b)informații dinamice, precum poziția navei cu indicații privind precizia și starea de integritate; (c)informații privind cursa, precum lungimea și lățimea convoiului, încărcătura periculoasă de la bord; (d)informații specifice navigației interioare, precum numărul de semnale albastre/lumini în conformitate cu ADN/ETA la ecluză/pod/terminal/frontieră. Pentru navele care se deplasează, ritmul de actualizare a informațiilor dinamice trebuie să fie între 2 și 10 secunde. Pentru navele ancorate, se recomandă un ritm de actualizare de mai multe minute sau declanșarea unei actualizări în cazul în care informațiile se modifică. Stația mobilă AIS „interior” nu înlocuiește, ci sprijină serviciile de navigație, precum radarele de reperare a țintei și VTS. Stația mobilă AIS „interior” oferă o contribuție suplimentară pentru informațiile de navigație: valoarea sa adăugată este de a furniza mijloace de supraveghere și urmărire a navelor echipate cu AIS „interior”. Precizia poziției derivată de la stația mobilă AIS „interior” care utilizează GNSS intern (necorectat) este de obicei mai mare de 10 metri. Când poziția este corectată utilizând DGNSS din serviciul de corecție diferențială a balizelor maritime, din mesajul AIS 17 sau din EGNOS (SBAS), precizia	cadre de câte un minut cu 2 250 de poziții pe canal radio, care sunt sincronizate prin GNSS UTC. Fiecare participant își organizează accesul la canalul radio alegând poziții libere, analizând utilizarea viitoare a pozițiilor de către alte stații. Nu este necesară o inteligență centrală pentru a controla repartizarea pozițiilor. În general, o stație mobilă AIS pentru navigația interioară are următoarele componente: (a) un emițător-receptor VHF (un emițător, doi receptori); (b) receptor GNSS; (c) un procesor de date. AIS universal de la bordul navelor, așa cum este definit de către IMO, ITU și IEC și care este recomandat pentru utilizarea în cadrul navigației interioare, utilizează SOTDMA în banda mobilă maritimă VHF. AIS funcționează pe frecvențele VHF definite la nivel internațional AIS 1 (161,975 MHz) și AIS 2 (162,025 MHz) și poate trece și la alte frecvențe în banda mobilă maritimă VHF. Pentru a corespunde cerințelor specifice ale navigației interioare, AIS trebuie dezvoltat în continuare, până la definirea așa-numitei specificații tehnice AIS „interior”, păstrând în același timp compatibilitatea cu AIS maritim. Sistemele de urmărire și reperare a navelor din navigația interioară trebuie să fie compatibile cu stațiile mobile din clasa A ale AIS, așa cum este definit de către OMI. Prin urmare, mesajele AIS „interior” trebuie să poată transmite următoarele tipuri de informații: (a) informații statice, precum numărul oficial al navei, indicativul de apel al navei, numele navei, tipul navei; (b) informații dinamice, precum poziția navei cu indicații privind precizia și starea de integritate; (c) informații privind cursa, precum lungimea și lățimea convoiului, încărcătura periculoasă de la bord;		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
este de obicei sub 5 metri. Datorită caracteristicilor lor diferite, stația mobilă AIS „interior” și radarele se completează reciproc. **3.3. Cerințe** **3.3.1. *Cerințe generale*** Stația mobilă AIS „interior” se bazează pe stația mobilă din clasa A AIS, în conformitate cu convenția SOLAS. Stația mobilă AIS „interior” trebuie să prezinte principala funcționalitate a stațiilor mobile din clasa A AIS, ținând seama în același timp de cerințele specifice navigației interioare. AIS „interior” trebuie să fie compatibil cu AIS maritim și permite un schimb direct de date între navele maritime și cele de navigație interioară care navighează în zone de trafic mixt. Cerințele de la punctele 3.3 la 3.5 sunt cerințe complementare sau suplimentare pentru AIS „interior”, care diferă de cele ale stațiilor mobile din clasa A ale AIS. Proiectarea stației mobile AIS „interior” ia în considerare „Clarificările tehnice privind standardul referitor la urmărirea și reperarea navelor”. Setarea prestabilită a puterii de transmisie trebuie să fie de mare putere și să fie stabilită la putere redusă numai în cazul în care aceasta este indicată de către autoritatea competentă. **3.3.2. *Conținutul informațiilor*** În general, prin intermediul stației mobile AIS „interior” se transmit doar informații privind urmărirea și reperarea, precum și siguranța. Conținutul de informații prevăzut la punctele 3.3.2.1-3.3.2.5 trebuie să fie pus în aplicare într-o manieră care să permită transmiterea de la o stație mobilă AIS „interior” fără a fi nevoie de o aplicație externă. Mesajele AIS „interior” trebuie să conțină următoarele informații (elementele marcate cu „*” se tratează diferit, la fel ca în cazul navelor maritime): **3.3.2.1. Informații statice referitoare la nave** Informațiile statice referitoare la navele de navigație interioară includ aceiași parametri și aceeași structură ca în cazul stațiilor mobile din clasa A AIS, în măsura în care acest lucru este posibil. Orice conversie de la	(d) informații specifice navigației interioare, precum numărul de semnale albastre/lumini în conformitate cu ADN/ETA la ecluză/pod/terminal/frontieră. Pentru navele care se deplasează, ritmul de actualizare a informațiilor dinamice trebuie să fie între 2 și 10 secunde. Pentru navele ancorate, se recomandă un ritm de actualizare de mai multe minute sau declanșarea unei actualizări în cazul în care informațiile se modifică. Stația mobilă AIS „interior” nu înlocuiește, ci sprijină serviciile de navigație, precum radarele de reperare a țintei și VTS. Stația mobilă AIS „interior” oferă o contribuție suplimentară pentru informațiile de navigație: valoarea sa adăugată este de a furniza mijloace de supraveghere și urmărire a navelor echipate cu AIS „interior”. Precizia poziției derivată de la stația mobilă AIS „interior” care utilizează GNSS intern (necorectat) este de obicei mai mare de 10 metri. Când poziția este corectată utilizând DGNSS din serviciul de corecție diferențială a balizelor maritime, din mesajul AIS 17 sau din EGNOS (SBAS), precizia este de obicei sub 5 metri. Datorită caracteristicilor lor diferite, stația mobilă AIS „interior” și radarele se completează reciproc. **3.3. Cerințe** **3.3.1. Cerințe generale** Stația mobilă AIS „interior” se bazează pe stația mobilă din clasa A AIS, în conformitate cu convenția SOLAS. Stația mobilă AIS „interior” trebuie să prezinte principala funcționalitate a stațiilor mobile din clasa A AIS, ținând seama în același timp de cerințele specifice navigației interioare. AIS „interior” trebuie să fie compatibil cu AIS maritim și permite un schimb direct de date între navele maritime și cele de navigație interioară care navighează în zone de trafic mixt.		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
parametri de navigație interioară la parametri de navigație maritimă se face automat, în măsura în care este fezabil. Câmpurile de parametri neutilizați trebuie să fie definite ca „indisponibile”. Se adaugă informațiile statice referitoare la nave specifice navigației interioare. Informațiile statice referitoare la nave sunt transmise independent de către navă sau la cerere.	Cerințele de la punctele 3.3 la 3.5 sunt cerințe complementare sau suplimentare pentru AIS „interior”, care diferă de cele ale stațiilor mobile din clasa A ale AIS. Proiectarea stației mobile AIS „interior” ia în considerare „Clarificările tehnice privind standardul referitor la urmărirea și reperarea navelor”. Setarea prestabilită a puterii de transmisie trebuie să fie de mare putere și să fie stabilită la putere redusă numai în cazul în care aceasta este indicată de către autoritatea competentă. **3.3.2. Conținutul informațiilor** În general, prin intermediul stației mobile AIS „interior” se transmit doar informații privind urmărirea și reperarea, precum și siguranța. Conținutul de informații prevăzut la punctele 3.3.2.1-3.3.2.5 trebuie să fie pus în aplicare într-o manieră care să permită transmiterea de la o stație mobilă AIS „interior” fără a fi nevoie de o aplicație externă. Mesajele AIS „interior” trebuie să conțină următoarele informații (elementele marcate cu „*” se tratează diferit, la fel ca în cazul navelor maritime): **3.3.2.1. Informații statice referitoare la nave** Informațiile statice referitoare la navele de navigație interioară includ aceiași parametri și aceeași structură ca în cazul stațiilor mobile din clasa A AIS, în măsura în care acest lucru este posibil. Orice conversie de la parametri de navigație interioară la parametri de navigație maritimă se face automat, în măsura în care este fezabil. Câmpurile de parametri neutilizați trebuie să fie definite ca „indisponibile”. Se adaugă informațiile statice referitoare la nave specifice navigației interioare. Informațiile statice referitoare la nave sunt transmise independent de către navă sau la cerere.		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

Identificator utilizator (MMSI)	în toate mesajele
Numele navei	Mesajul 5 AIS
Indicativ de apel al navei	Mesajul 5 AIS
Numărul OMI	Mesajul 5 AIS (nu este disponibil pentru navele de navigație interioară)
Tipul navei/convoiului și al încărcăturii*	Mesajul 5 AIS + FI 10 interior
Lungime totală (precizie la decimetru)*	Mesajul 5 AIS + FI 10 interior
Lățime totală (precizie la decimetru)*	Mesajul 5 AIS + FI 10 interior
Număr european unic de identificare a navei (ENI)	FI 10 interior
Punct de referință pentru poziția raportată a navei (locația antenei)*	Mesajul 5 AIS

Identificator utilizator (MMSI)	în toate mesajele
Numele navei	Mesajul 5 AIS
Indicativ de apel al navei	Mesajul 5 AIS
Numărul OMI	Mesajul 5 AIS (nu este disponibil pentru navele de navigație interioară)
Tipul navei/convoiului și al încărcăturii*	Mesajul 5 AIS + FI 10 interior
Lungime totală (precizie la decimetru)*	Mesajul 5 AIS + FI 10 interior
Lățime totală (precizie la decimetru)*	Mesajul 5 AIS + FI 10 interior
Număr european unic de identificare a navei (ENI)	FI 10 interior
Punct de referință pentru poziția raportată a navei (locația antenei)*	Mesajul 5 AIS

Compatibil

<table>
<tr><td>6
Actul Uniunii Europene</td><td>7
Proiectul de act normativ național</td><td>8
Gradul de compatibilitate</td><td>9
Observații</td></tr>
<tr><td>3.3.2.2. Informații dinamice referitoare la nave
Informațiile dinamice referitoare la navele de navigație interioară includ aceiași parametri și aceeași structură ca în cazul stațiilor mobile din clasa A AIS, în măsura în care acest lucru este posibil. Câmpurile de parametri neutilizați trebuie să fie definite ca „indisponibile”.
Se adaugă informațiile dinamice referitoare la navele specifice navigației interioare.
Informațiile dinamice referitoare la nave sunt transmise independent de către navă sau la cerere.</td><td>3.3.2.2. Informații dinamice referitoare la nave
Informațiile dinamice referitoare la navele de navigație interioară includ aceiași parametri și aceeași structură ca în cazul stațiilor mobile din clasa A AIS, în măsura în care acest lucru este posibil. Câmpurile de parametri neutilizați trebuie să fie definite ca „indisponibile”.
Se adaugă informațiile dinamice referitoare la navele specifice navigației interioare.
Informațiile dinamice referitoare la nave sunt transmise independent de către navă sau la cerere.</td><td>Compatibil</td><td></td></tr>
<tr><td><table>
<tr><td>Poziție conform Sistemului geodezic global din 1984 (WGS 84)</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Viteza deasupra fundului (SOG)</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Drumul deasupra fundului COG</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Direcția de deplasare HDG</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Viteza unghiulară de virare ROT</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Precizia poziției (GNSS/DGNSS)</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Ora dispozitivului electronic de fixare a poziției</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
</table></td><td><table>
<tr><td>Poziție conform Sistemului geodezic global din 1984 (WGS 84)</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Viteza deasupra fundului (SOG)</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Drumul deasupra fundului COG</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Direcția de deplasare HDG</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Viteza unghiulară de virare ROT</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Precizia poziției (GNSS/DGNSS)</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
<tr><td>Ora dispozitivului electronic de fixare a poziției</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr>
</table></td><td>Compatibil</td><td></td></tr>
</table>

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
<table><tr><td>**Starea de navigare**</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr><tr><td>**Starea semnului albastru***</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr><tr><td>**Calitatea informațiilor privind viteza**</td><td>FI 10 interior</td></tr><tr><td>**Calitatea informațiilor privind cursul**</td><td>FI 10 interior</td></tr><tr><td>**Calitatea informațiilor privind direcția de deplasare a navei**</td><td>FI 10 interior</td></tr></table>	<table><tr><td>**Starea de navigare**</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr><tr><td>**Starea semnului albastru***</td><td>Mesajul 1, 2 și 3 AIS</td></tr><tr><td>**Calitatea informațiilor privind viteza**</td><td>FI 10 interior</td></tr><tr><td>**Calitatea informațiilor privind cursul**</td><td>FI 10 interior</td></tr><tr><td>**Calitatea informațiilor privind direcția de deplasare a navei**</td><td>FI 10 interior</td></tr></table>		
3.3.2.3. Informații pentru nave privind cursa Informațiile privind cursa pentru navele de navigație interioară trebuie să aibă aceiași parametri și aceeași structură ca în cazul stațiilor mobile din clasa A ale AIS, în măsura în care acest lucru este posibil. Câmpurile de parametri neutilizați trebuie să fie definite ca „indisponibile”. Se adaugă informațiile referitoare la navele specifice navigației interioare. Informațiile referitoare la nave specifice cursei sunt transmise independent de către navă sau la cerere.	**3.3.2.3. Informații pentru nave privind cursa** Informațiile privind cursa pentru navele de navigație interioară trebuie să aibă aceiași parametri și aceeași structură ca în cazul stațiilor mobile din clasa A ale AIS, în măsura în care acest lucru este posibil. Câmpurile de parametri neutilizați trebuie să fie definite ca „indisponibile”. Se adaugă informațiile referitoare la navele specifice navigației interioare. Informațiile referitoare la nave specifice cursei sunt transmise independent de către navă sau la cerere.	**Compatibil**	
<table><tr><td>**Destinație (cod de localizare ISRS)**</td><td>Mesajul 5 AIS</td></tr></table>	<table><tr><td>**Destinație (cod de localizare ISRS)**</td><td>Mesajul 5 AIS</td></tr></table>	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
<table><tr><td>**Categoria încărcăturii periculoase**</td><td>Mesajul 5 AIS</td></tr><tr><td>**ETA**</td><td>Mesajul 5 AIS</td></tr><tr><td>**Tiraj static actual maxim***</td><td>Mesajul 5 AIS + FI 10 interior</td></tr><tr><td>**Indicație privind mărfuri periculoase**</td><td>FI 10 interior</td></tr><tr><td>**Navă încărcată/descărcată**</td><td>FI 10 interior</td></tr></table>	<table><tr><td>**Categoria încărcăturii periculoase**</td><td>Mesajul 5 AIS</td></tr><tr><td>**ETA**</td><td>Mesajul 5 AIS</td></tr><tr><td>**Tiraj static actual maxim***</td><td>Mesajul 5 AIS + FI 10 interior</td></tr><tr><td>**Indicație privind mărfuri periculoase**</td><td>FI 10 interior</td></tr><tr><td>**Navă încărcată/descărcată**</td><td>FI 10 interior</td></tr></table>		
3.3.2.4. Numărul persoanelor la bord Informația privind numărul de persoane la bord este transmisă ca mesaj transmis sau ca mesaj adresat de la navă la mal la cerere sau în cazul unui eveniment special.	**3.3.2.4. Numărul persoanelor la bord** Informația privind numărul de persoane la bord este transmisă ca mesaj transmis sau ca mesaj adresat de la navă la mal la cerere sau în cazul unui eveniment special.	**Compatibil**	
<table><tr><td>**Numărul membrilor echipajului la bord**</td><td>FI 55 interior</td></tr><tr><td>**Numărul de pasageri la bord**</td><td>FI 55 interior</td></tr><tr><td>**Numărul membrilor personalului de la bordul navei**</td><td>FI 55 interior</td></tr></table>	<table><tr><td>**Numărul membrilor echipajului la bord**</td><td>FI 55 interior</td></tr><tr><td>**Numărul de pasageri la bord**</td><td>FI 55 interior</td></tr><tr><td>**Numărul membrilor personalului de la bordul navei**</td><td>FI 55 interior</td></tr></table>	**Compatibil**	
3.3.2.5. Mesaje privind siguranța	**3.3.2.5. Mesaje privind siguranța**	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Mesajele privind siguranța (mesaje text) sunt transmise atunci când este necesar ca mesaje difuzate sau adresate.	Mesajele privind siguranța (mesaje text) sunt transmise atunci când este necesar ca mesaje difuzate sau adresate.		
<table><tr><td>**Mesaj adresat privind siguranța**</td><td>Mesajul 12 AIS</td></tr><tr><td>**Mesaj transmis privind siguranța**</td><td>Mesajul 14 AIS</td></tr></table>	<table><tr><td>**Mesaj adresat privind siguranța**</td><td>Mesajul 12 AIS</td></tr><tr><td>**Mesaj transmis privind siguranța**</td><td>Mesajul 14 AIS</td></tr></table>	**Compatibil**	
3.3.3. ***Frecvența rapoartelor de transmitere a informațiilor*** Diferitele tipuri de informații ale mesajelor AIS „interior” trebuie transmise la intervale de raportare diferite. Frecvența rapoartelor de transmitere a informațiilor dinamice poate trece din modul independent în modul alocat pentru navele care se deplasează pe căile navigabile interioare. Frecvența rapoartelor poate fi crescută cu până la 2 secunde în modul alocat. Comportamentul de raportare trebuie să poată fi comutat de la o stație de bază AIS (prin Mesajul 23 AIS pentru alocare de grup sau Mesajul 16 pentru alocare individuală) și prin comenzi de la sisteme externe la bordul navelor, prin interfața IEC 61162 definită în anexa B. Pentru informații statice și legate de cursă, frecvența rapoartelor este de 6 minute, la cerere, sau dacă informațiile sunt modificate. Se aplică următoarele frecvențe de raportare:	**3.3.3. Frecvența rapoartelor de transmitere a informațiilor** Diferitele tipuri de informații ale mesajelor AIS „interior” trebuie transmise la intervale de raportare diferite. Frecvența rapoartelor de transmitere a informațiilor dinamice poate trece din modul independent în modul alocat pentru navele care se deplasează pe căile navigabile interioare. Frecvența rapoartelor poate fi crescută cu până la 2 secunde în modul alocat. Comportamentul de raportare trebuie să poată fi comutat de la o stație de bază AIS (prin Mesajul 23 AIS pentru alocare de grup sau Mesajul 16 pentru alocare individuală) și prin comenzi de la sisteme externe la bordul navelor, prin interfața IEC 61162 definită în anexa B. Pentru informații statice și legate de cursă, frecvența rapoartelor este de 6 minute, la cerere, sau dacă informațiile sunt modificate. Se aplică următoarele frecvențe de raportare:	**Compatibil**	
<table><tr><td>Informații statice referitoare la nave:</td><td>La fiecare 6 minute, la cerere sau atunci când</td></tr></table>	<table><tr><td>Informații statice referitoare la nave:</td><td>La fiecare 6 minute, la cerere sau atunci când s-au modificat datele</td></tr></table>	**Compatibil**	

<table>
<tr><th>6
Actul Uniunii Europene</th><th>7
Proiectul de act normativ național</th><th>8
Gradul de compatibilitate</th><th>9
Observații</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td></td><td>s-au modificat datele</td></tr>
<tr><td>Informații dinamice referitoare la nave:</td><td>Depinde de starea de navigare și de modul de operare a navei, independent (implicit) sau alocat, a se vedea Tabelul 3.1</td></tr>
<tr><td>Informații pentru nave privind cursa:</td><td>La fiecare 6 minute, la cerere sau atunci când s-au modificat datele</td></tr>
<tr><td>Număr de persoane la bord:</td><td>Conform cerințelor sau la cerere</td></tr>
<tr><td>Mesaje privind siguranța:</td><td>Conform cerințelor</td></tr>
<tr><td>Mesaje specifice de aplicație:</td><td>Conform cerințelor (trebuie să fie definite de autoritatea competentă)</td></tr>
</table>
Tabelul 3.1
Frecvența de actualizare a informațiilor dinamice referitoare la nave
</td><td>
<table>
<tr><td>Informații dinamice referitoare la nave:</td><td>Depinde de starea de navigare și de modul de operare a navei, independent (implicit) sau alocat, a se vedea Tabelul 3.1</td></tr>
<tr><td>Informații pentru nave privind cursa:</td><td>La fiecare 6 minute, la cerere sau atunci când s-au modificat datele</td></tr>
<tr><td>Număr de persoane la bord:</td><td>Conform cerințelor sau la cerere</td></tr>
<tr><td>Mesaje privind siguranța:</td><td>Conform cerințelor</td></tr>
<tr><td>Mesaje specifice de aplicație:</td><td>Conform cerințelor (trebuie să fie definite de autoritatea competentă)</td></tr>
</table>
Tabelul 3.1
Frecvența de actualizare a informațiilor dinamice referitoare la nave
</td><td>Compatibil</td><td></td></tr>
</table>

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

Condiții dinamice ale navei	**Interval nominal de raportare**
Starea navei „la ancoră” și nedeplasându-se cu mai mult de 3 noduri	3 minute (6)
Starea navei „la ancoră” și deplasându-se cu mai mult de 3 noduri	10 secunde (6)
Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu 0-14 noduri	10 secunde (6)
Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu 0-14 noduri și schimbând direcția	3 1/3 secunde (6)
Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu 14-23 de noduri	6 secunde (6)
Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu	2 secunde

Condiții dinamice ale navei	**Interval nominal de raportare**
Starea navei „la ancoră” și nedeplasându-se cu mai mult de 3 noduri	3 minute (1)
Starea navei „la ancoră” și deplasându-se cu mai mult de 3 noduri	10 secunde (1)
Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu 0-14 noduri	10 secunde (1)
Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu 0-14 noduri și schimbând direcția	3 1/3 secunde (1)
Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu 14-23 de noduri	6 secunde (1)
Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu 14-23 de noduri și schimbând direcția	2 secunde
Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu peste 23 de noduri	2 secunde
Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu peste 23 de noduri și schimbând direcția	2 secunde
Navă funcționând în modul alocat (2)	alocat între 2 secunde și 10 secunde

Compatibil

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
14-23 de noduri și schimbând direcția Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu peste 23 de noduri: 2 secunde Navă funcționând în modul independent, deplasându-se cu peste 23 de noduri și schimbând direcția: 2 secunde Navă funcționând în modul alocat (7): alocat între 2 secunde și 10 secunde			
3.3.4. ***Platformă tehnică*** Platforma pentru stația mobilă AIS „interior” este stația mobilă din clasa A a AIS. Soluția tehnică a stației mobile AIS „interior” se bazează pe aceleași standarde tehnice ca stațiile mobile din clasa A ale AIS (Recomandarea ITU-R M.1371 și standardul internațional IEC 61993-2). **3.3.5.** ***Compatibilitatea cu stațiile mobile din clasa A ale AIS*** Stațiile mobile AIS „interior” trebuie să fie conforme cu stațiile mobile din clasa A ale AIS și să fie capabile să recepționeze și să proceseze toate mesajele AIS (în conformitate cu Recomandarea ITU-R M.1371 și clarificările tehnice privind Recomandarea ITU-R M.1371 elaborate de Asociația internațională a autorităților din domeniul dispozitivelor de asistență în navigație și al semnalizării maritime (*International Association of aids to navigation and Lighthouse Authorities*, IALA) și, în plus, mesajele definite la punctul 3.4. **3.3.6.** ***Identificator unic***	**3.3.4. Platformă tehnică** Platforma pentru stația mobilă AIS „interior” este stația mobilă din clasa A a AIS. Soluția tehnică a stației mobile AIS „interior” se bazează pe aceleași standarde tehnice ca stațiile mobile din clasa A ale AIS (Recomandarea ITU-R M.1371 și standardul internațional IEC 61993-2). **3.3.5. Compatibilitatea cu stațiile mobile din clasa A ale AIS** Stațiile mobile AIS „interior” trebuie să fie conforme cu stațiile mobile din clasa A ale AIS și să fie capabile să recepționeze și să proceseze toate mesajele AIS (în conformitate cu Recomandarea ITU-R M.1371 și clarificările tehnice privind Recomandarea ITU-R M.1371 elaborate de Asociația internațională a autorităților din domeniul dispozitivelor de asistență în navigație și al semnalizării maritime (*International*	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Pentru a garanta compatibilitatea cu navele maritime, identificatorul de serviciu maritim mobil (MMSI) trebuie să fie utilizat ca identificator unic de stație (identificator de echipament radio) pentru stațiile mobile AIS „interior”. **3.3.7. *Cerințe de aplicație*** Informațiile de la punctul 3.3.2 trebuie introduse, stocate și afișate direct în stația mobilă AIS „interior”. Stația mobilă AIS „interior” trebuie să aibă capacitatea de a stoca în egală măsură datele statice specifice navigației interioare în memoria internă pentru a păstra informațiile în momentul în care unitatea nu are alimentare electrică. Conversiile de date necesare pentru afișarea cu tastatură minimă (*Minimum Keyboard Display*, MKD) al conținutului informațiilor AIS „interior” (de exemplu noduri în km/h) sau introducerea și afișarea în MKD a informațiilor referitoare la tipurile de nave de navigație interioară trebuie gestionate în stația mobilă AIS „interior”. Mesajele specifice de aplicație (ASM) trebuie introduse/afișate de o aplicație externă cu excepția AIS ASM DAC = 200 FI = 10 (date statice referitoare la cursă și nave de navigație interioară) și DAC = 200 FI = 55 (numărul de persoane la bord în navigația interioară) care sunt puse în aplicare direct în stația mobilă AIS „interior”. Pentru a programa datele specifice navigației interioare în transponderul AIS, frazele de interfață digitală sunt definite în anexa B. Stația mobilă AIS „interior” trebuie să asigure cel puțin o interfață externă pentru introducerea corecției DGNSS și a informațiilor privind integritatea, conform dispozițiilor Comisiei radio-tehnice pentru servicii maritime Comitetul special 104 privind DGNSS. **3.3.8. *Omologare de tip*** Stația mobilă AIS „interior” trebuie să primească omologarea de tip în conformitate cu aceste specificații tehnice. **3.4. Modificări ale protocolului pentru stația mobilă AIS „interior”** Ca urmare a evoluției Recomandării ITU-R M.1371, o serie de parametri permit utilizarea noilor coduri de stare. Acest lucru nu afectează	*Association of aids to navigation and Lighthouse Authorities*, IALA) și, în plus, mesajele definite la punctul 3.4. **3.3.6. Identificator unic** Pentru a garanta compatibilitatea cu navele maritime, identificatorul de serviciu maritim mobil (MMSI) trebuie să fie utilizat ca identificator unic de stație (identificator de echipament radio) pentru stațiile mobile AIS „interior”. **3.3.7. Cerințe de aplicație** Informațiile de la punctul 3.3.2 trebuie introduse, stocate și afișate direct în stația mobilă AIS „interior”. Stația mobilă AIS „interior” trebuie să aibă capacitatea de a stoca în egală măsură datele statice specifice navigației interioare în memoria internă pentru a păstra informațiile în momentul în care unitatea nu are alimentare electrică. Conversiile de date necesare pentru afișarea cu tastatură minimă (*Minimum Keyboard Display*, MKD) al conținutului informațiilor AIS „interior” (de exemplu noduri în km/h) sau introducerea și afișarea în MKD a informațiilor referitoare la tipurile de nave de navigație interioară trebuie gestionate în stația mobilă AIS „interior”. Mesajele specifice de aplicație (ASM) trebuie introduse/afișate de o aplicație externă cu excepția AIS ASM DAC = 200 FI = 10 (date statice referitoare la cursă și nave de navigație interioară) și DAC = 200 FI = 55 (numărul de persoane la bord în navigația interioară) care sunt puse în aplicare direct în stația mobilă AIS „interior”. Pentru a programa datele specifice navigației interioare în transponderul AIS, frazele de interfață digitală sunt definite în anexa B. Stația mobilă AIS „interior” trebuie să asigure cel puțin o interfață externă pentru introducerea corecției DGNSS și a informațiilor privind integritatea, conform dispozițiilor		

<table>
<tr><th>6
Actul Uniunii Europene</th><th>7
Proiectul de act normativ național</th><th>8
Gradul de compatibilitate</th><th>9
Observații</th></tr>
<tr><td>funcționarea AIS, însă poate conduce la afișarea codurilor de stare nerecunoscute în echipamente bazate pe revizuiri anterioare ale standardului.
3.4.1. Tabelul 3.2 Raport privind poziția
Tabelul 3.2
Raport privind poziția</td><td>Comisiei radio-tehnice pentru servicii maritime Comitetul special 104 privind DGNSS.
3.3.8. Omologare de tip
Stația mobilă AIS „interior” trebuie să primească omologarea de tip în conformitate cu aceste specificații tehnice.
3.4. Modificări ale protocolului pentru stația mobilă AIS „interior”
Ca urmare a evoluției Recomandării ITU-R M.1371, o serie de parametri permit utilizarea noilor coduri de stare. Acest lucru nu afectează funcționarea AIS, însă poate conduce la afișarea codurilor de stare nerecunoscute în echipamente bazate pe revizuiri anterioare ale standardului.
3.4.1. Tabelul 3.2 Raport privind poziția
Tabelul 3.2
Raport privind poziția</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><th>Parametru</th><th>Număr de biți</th><th>Descriere</th></tr>
<tr><td>ID mesaj</td><td>6</td><td>Identificator pentru acest mesaj 1, 2 sau 3</td></tr>
<tr><td>Indicator de repetiție</td><td>2</td><td>Folosit de repetor pentru a indica de câte ori a fost repetat un mesaj
0-3; Implicit = 0; 3 = a nu se mai repeta</td></tr>
<tr><td>Identificator utilizator (MMSI)</td><td>30</td><td>Numărul MMSI</td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><th>Parametru</th><th>Număr de biți</th><th>Descriere</th></tr>
<tr><td>ID mesaj</td><td>6</td><td>Identificator pentru acest mesaj 1, 2 sau 3</td></tr>
<tr><td>Indicator de repetiție</td><td>2</td><td>Folosit de repetor pentru a indica de câte ori a fost repetat un mesaj
0-3; Implicit = 0; 3 = a nu se mai repeta</td></tr>
<tr><td>Identificator utilizator (MMSI)</td><td>30</td><td>Numărul MMSI</td></tr>
<tr><td>Starea de navigare</td><td>4</td><td>0 = în deplasare folosind motorul; 1 = la ancoră; 2 = nestăpân pe manevră; 3 = manevrabilitate restricționată; 4 =</td></tr>
</table>
</td><td>Compatibil</td><td></td></tr>
</table>

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
<table><tr><td>Starea de navigare</td><td>4</td><td>0 = în deplasare folosind motorul; 1 = la ancoră; 2 = nestăpân pe manevră; 3 = manevrabilitate restricționată; 4 = constrâns de pescaj; 5 = amarat; 6 = eșuat; 7 = angajat în pescuit; 8 = navigare în deplasare; 9 = rezervat pentru viitoarea modificare a stării de navigare pentru o ambarcațiune de mare viteză; 10 = rezervat pentru viitoarea modificare a stării de navigare pentru Wing In Ground (WIG); 11 = navă acționată de motor care remorchează înapoi (utilizare regională) ([8]);</td></tr></table>	<table><tr><td></td><td></td><td>constrâns de pescaj; 5 = amarat; 6 = eșuat; 7 = angajat în pescuit; 8 = navigare în deplasare; 9 = rezervat pentru viitoarea modificare a stării de navigare pentru o ambarcațiune de mare viteză; 10 = rezervat pentru viitoarea modificare a stării de navigare pentru Wing In Ground (WIG); 11 = navă acționată de motor care remorchează înapoi (utilizare regională); 12 = navă acționată de motor care împinge înainte sau remorchează în paralel (utilizare regională); 13 = rezervat pentru o utilizare viitoare; 14 = AIS-SART (activ); 15 = nedefinit = implicit (utilizat, de asemenea, de AIS)</td></tr><tr><td>Viteza unghiulară de virare ROT AIS</td><td>8</td><td>0 până la + 126 = întoarcere la dreapta la până la 708 grade pe minut sau mai mult</td></tr></table>		

<table>
<tr><td>6
Actul Uniunii Europene</td><td>7
Proiectul de act normativ național</td><td>8
Gradul de compatibilitate</td><td>9
Observații</td></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td>12 = navă acționată de motor care împinge înainte sau remorchează în paralel (utilizare regională) (8);
13 = rezervat pentru o utilizare viitoare; 14 = AIS-SART (activ);
15 = nedefinit = implicit (utilizat, de asemenea, de AIS)</td></tr>
<tr><td>Viteza unghiulară de virare ROT AIS</td><td>8</td><td>0 până la + 126 = întoarcere la dreapta la până la 708 grade pe minut sau mai mult
0 până la – 126 = întoarcere la stânga la până la 708 grade pe minut sau mai mult
Valorile cuprinse între 0 și 708° pe minut codificate prin ROTAIS = 4,733 SQRT(ROTsensor) grade pe minut</td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td>0 până la – 126 = întoarcere la stânga la până la 708 grade pe minut sau mai mult
Valorile cuprinse între 0 și 708° pe minut codificate prin ROTAIS = 4,733 SQRT(ROTsensor) grade pe minut unde ROTsensor este viteza unghiulară de virare la intrare în raport cu un indicator al vitezei unghiulare de virare externă. ROTAIS se rotunjește la cea mai apropiată valoare întreagă
+ 127 = întoarcere la dreapta cu mai mult de 5° în 30 de secunde (indicator No Turn disponibil)
– 127 = întoarcere la stânga cu mai mult de 5° în 30 de secunde (indicator No Turn disponibil)
– 128 (80 hexadecimal) indică disponibilitatea informațiilor „no turn” (implicit).
Datele ROT nu trebuie derivate din informațiile COG</td></tr>
<tr><td>Viteza deasupra fundului</td><td>10</td><td>Viteza deasupra fundului în etape de 1/10 noduri (0-102,2 noduri)
1 023 = indisponibil; 1 022 = 102,2 noduri sau mai mult (3)</td></tr>
</table>
</td><td></td><td></td></tr>
</table>

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**			8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
		unde ROTsensor este viteza unghiulară de virare la intrare în raport cu un indicator al vitezei unghiulare de virare externă. ROTAIS se rotunjește la cea mai apropiată valoare întreagă + 127 = întoarcere la dreapta cu mai mult de 5° în 30 de secunde (indicator No Turn disponibil) – 127 = întoarcere la stânga cu mai mult de 5° în 30 de secunde (indicator No Turn disponibil) – 128 (80 hexadecimal) indică disponibilitatea informațiilor „no turn” (implicit).	Precizia poziției	1	Pavilionul de precizie a poziției (PA) trebuie stabilit în conformitate cu ITU-R M. 1371 1 = sus (< 10 m) 0 = jos (> 10 m) 0 = implicit		
			Longitudine	28	Longitudine în 1/10 000 min (± 180 grade, est = pozitiv (conform completării 2), vest = negativ (conform completării 2), 181= (6791AC0 hexadecimal) = indisponibil = implicit)		
			Latitudine	27	Latitudine în 1/10 000 min (± 90 grade, nord = pozitiv (conform completării 2), sud = negativ (conform completării 2), 91= (3412140 hexadecimal) = indisponibil = implicit)		
			Drumul deasupra fundului	12	Drumul deasupra fundului în 1/10o (0-3599). 3 600 (E10 hexadecimal) = indisponibil = implicit; 3 601 -4 095 nu pot fi folosite		
			Direcția reală de deplasare a navei	9	Grade (0-359) (511 indică indisponibil = implicit)		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

		Datele ROT nu trebuie derivate din informațiile COG
Viteza deasupra fundului	10	Viteza deasupra fundului în etape de 1/10 noduri (0-102,2 noduri) 1 023 = indisponibil; 1 022 = 102,2 noduri sau mai mult (9)
Precizia poziției	1	Pavilionul de precizie a poziției (PA) trebuie stabilit în conformitate cu ITU-R M. 1371 1 = sus (< 10 m) 0 = jos (> 10 m) 0 = implicit
Longitudine	28	Longitudine în 1/10 000 min (± 180 grade, est = pozitiv (conform completării 2), vest = negativ (conform completării 2), 181= (6791AC0 hexadecimal) =

Timp	6	Secunda UTC când raportul a fost generat de sistemul electronic de fixare a poziționării (EPFS) (0-59 sau 60 dacă timpul nu este disponibil, care este de asemenea valoarea implicită, sau 61 dacă sistemul de poziționare este în modul manual de intrare sau 62 dacă sistemul electronic de fixare a poziției funcționează într-un mod (punct estimat) estimat sau 63 dacă sistemul de poziționare nu funcționează)
Indicator de manevră specială: semn albastru	2	Indicație dacă semnalul albastru este fixat (4) 0 = indisponibil = implicit; 1 = neangajat în manevră specială = semnul albastru nu este fixat; 2 = angajat în manevră specială = semnul albastru este fixat; da, 3 nu este utilizat .
Liber	3	Neutilizate. Se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare.
Pavilion RAIM	1	Pavilion de monitorizare a integrității autonome a receptorului (RAIM) al sistemului electronic de fixare a poziției; 0 = RAIM neutilizat =

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**		8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
		indisponibil = implicit)		implicit; 1 = RAIM utilizat. Pavilionul RAIM trebuie stabilit în conformitate cu ITU-R M. 1371		
Latitudine	27	Latitudine în 1/10 000 min (± 90 grade, nord = pozitiv (conform completării 2), sud = negativ (conform completării 2), 91= (3412140 hexadecimal) = indisponibil = implicit)	Starea de comunicare	19	Starea de comunicare trebuie stabilită în conformitate cu ITU-R M. 1371	
Drumul deasupra fundului	12	Drumul deasupra fundului în 1/10o (0-3599). 3 600 (E10 hexadecimal) = indisponibil = implicit; 3 601 -4 095 nu pot fi folosite	**Total**	**168**	**Ocupă 1 interval de timp**	
Direcția reală de deplasare a navei	9	Grade (0-359) (511 indică indisponibil = implicit)				
Timp	6	Secunda UTC când raportul a fost generat de sistemul electronic de fixare a poziționării (EPFS) (0-59 sau				

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
		60 dacă timpul nu este disponibil, care este de asemenea valoarea implicită, sau 61 dacă sistemul de poziționare este în modul manual de intrare sau 62 dacă sistemul electronic de fixare a poziției funcționează într-un mod (punct estimat) estimat sau 63 dacă sistemul de poziționare nu funcționează)			
Indicator de manevră specială: semn albastru	2	Indicație dacă semnalul albastru este fixat ([10]) 0 = indisponibil = implicit; 1 = neangajat în manevră specială = semnul albastru nu este fixat; 2 = angajat în manevră specială = semnul albastru este fixat; da,			

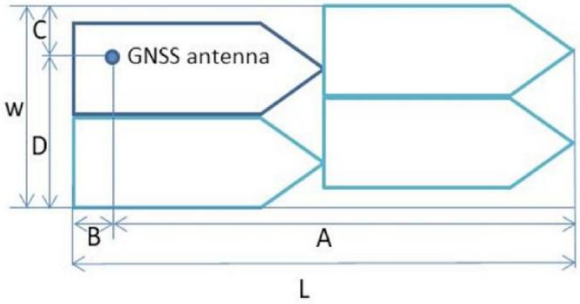
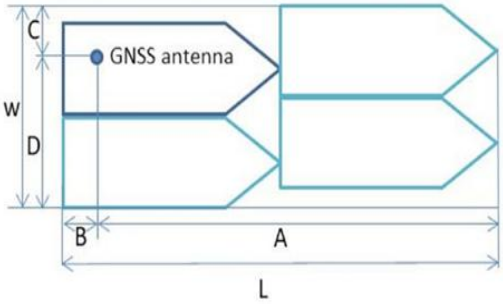
6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
	3 nu este utilizat .		
Liber	3	Neutilizate. Se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare.	
Pavilion RAIM	1	Pavilion de monitorizare a integrității autonome a receptorului (RAIM) al sistemului electronic de fixare a poziției; 0 = RAIM neutilizat = implicit; 1 = RAIM utilizat. Pavilionul RAIM trebuie stabilit în conformitate cu ITU-R M. 1371	
Starea de comunicare	19	Starea de comunicare trebuie stabilită în conformitate cu ITU-R M. 1371	
Total	**168**	**Ocupă 1 interval de timp**	
3.4.2. ***Informații statice referitoare la navă și informații privind cursa (Mesajul 5)*** *Tabelul 3.3*	**3.4.2. Informații statice referitoare la navă și informații privind cursa (Mesajul 5)** **Tabelul 3.3**	**Compatibil**	

<table>
<tr><th>6
Actul Uniunii Europene</th><th>7
Proiectul de act normativ național</th><th>8
Gradul de compatibilitate</th><th>9
Observații</th></tr>
<tr><td>Raport de date statice și dinamice referitoare la nave
<table>
<tr><th>Parametru</th><th>Număr de biți</th><th>Descriere</th></tr>
<tr><td>ID mesaj</td><td>6</td><td>Identificator pentru acest mesaj 5</td></tr>
<tr><td>Indicator de repetiție</td><td>2</td><td>Trimis de repetor pentru a indica de câte ori a fost repetat un mesaj 0-3; Implicit = 0; 3 = a nu se mai repeta</td></tr>
<tr><td>Identificator utilizator (MMSI)</td><td>30</td><td>Numărul MMSI</td></tr>
<tr><td>Indicator de versiune AIS</td><td>2</td><td>0 = stație care corespunde Recomandării ITU-R M. 1371-1;
1 = stație care corespunde Recomandării ITU-R M. 1371-3 (sau o ediție ulterioară);
2 = stație care corespunde Recomandării ITU-R M. 1371-5 (sau o ediție ulterioară);
3 = stație care corespunde viitoarelor ediții</td></tr>
<tr><td>Numărul OMI</td><td>30</td><td>0 = indisponibil = implicit – nu se aplică aeronavei de căutare și salvare
0000000001-0000999999 nu se utilizează
0001000000-0009999999 = număr OMI valabil;
0010000000-1073741823 = număr de stare pavilion oficial. ([11])</td></tr>
<tr><td>Indicativul</td><td>42</td><td>Caractere ASCII 7 × 6 biți, „@@@@@@@@” = indisponibil = implicit</td></tr>
</table></td><td>Raport de date statice și dinamice referitoare la nave
<table>
<tr><th>Parametru</th><th>Număr de biți</th><th>Descriere</th></tr>
<tr><td>ID mesaj</td><td>6</td><td>Identificator pentru acest mesaj 5</td></tr>
<tr><td>Indicator de repetiție</td><td>2</td><td>Trimis de repetor pentru a indica de câte ori a fost repetat un mesaj 0-3; Implicit = 0; 3 = a nu se mai repeta</td></tr>
<tr><td>Identificator utilizator (MMSI)</td><td>30</td><td>Numărul MMSI</td></tr>
<tr><td>Indicator de versiune AIS</td><td>2</td><td>0 = stație care corespunde Recomandării ITU-R M. 1371-1;
1 = stație care corespunde Recomandării ITU-R M. 1371-3 (sau o ediție ulterioară);
2 = stație care corespunde Recomandării ITU-R M. 1371-5 (sau o ediție ulterioară);
3 = stație care corespunde viitoarelor ediții</td></tr>
<tr><td>Numărul OMI</td><td>30</td><td>0 = indisponibil = implicit – nu se aplică aeronavei de căutare și salvare
0000000001-0000999999 nu se utilizează
0001000000-0009999999 = număr OMI valabil;</td></tr>
</table></td><td>Compatibil</td><td></td></tr>
</table>

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**		8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
de apel		Ambarcațiune asociată cu o navă mamă, ar trebui să utilizeze „A” urmat de ultimele șase cifre din numărul MMSI al navei mamă. Exemplele de astfel de ambarcațiuni includ nave remorcate, bărci de salvare, baze plutitoare, pontoane de salvare				
Nume	120	Maximum 20 de caractere ASCII 6 biți, a se vedea ITU-R M. 1371; @@@@@@@@@@@@@@@@@@@@ = indisponibil = implicit. Pentru aeronava de căutare și salvare (SAR), trebuie setat ca „SAR AIRCRAFT NNNNNNN” unde NNNNNNN este numărul de înregistrare al aeronavei				
Tipul navei și încărcăturii	8	0 = indisponibil sau navă absentă = implicit; 1-99 = așa cum este definit în ITU-R M. 1371; (12) 100-199 = păstrat, pentru utilizare la nivel regional; 200-255 = păstrat, pentru o utilizare viitoare Nu se aplică aeronavei SAR				
Dimensiuni generale ale navei / convoiului și referință privind poziția	30	Punct de referință pentru poziția raportată; Indică, de asemenea, dimensiunea navei în metri (a se vedea ITU-R M. 1371). Pentru aeronava SAR, utilizarea acestui câmp poate fi decisă de administrația responsabilă. Dacă se utilizează, trebuie să indice dimensiunile maxime ale ambarcațiunii. A = B = C = D trebuie setat implicit la „0” (13) (14) (15)				
				0010000000-1073741823 = număr de stare pavilion oficial. (5)		
			Indicativul de apel	42	Caractere ASCII 7 × 6 biți, „@@@@@@@” = indisponibil = implicit Ambarcațiune asociată cu o navă mamă, ar trebui să utilizeze „A” urmat de ultimele șase cifre din numărul MMSI al navei mamă. Exemplele de astfel de ambarcațiuni includ nave remorcate, bărci de salvare, baze plutitoare, pontoane de salvare	
			Nume	120	Maximum 20 de caractere ASCII 6 biți, a se vedea ITU-R M. 1371; @@@@@@@@@@ @@@@@@@@@@ = indisponibil = implicit. Pentru aeronava de căutare și salvare (SAR), trebuie setat ca „SAR AIRCRAFT NNNNNNN” unde NNNNNNN este numărul de înregistrare al aeronavei	
			Tipul navei și încărcăturii	8	0 = indisponibil sau navă absentă = implicit; 1-99 = așa cum este definit în ITU-R M. 1371; (6) 100-199 = păstrat, pentru utilizare la nivel regional; 200-255 = păstrat, pentru o utilizare viitoare	

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**			8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Tipul dispozitivului electronic de fixare a poziției	4	0 = nedefinit (implicit); 1 = GPS; 2 = GLONASS; 3 = GPS/GLONASS combinat; 4 = Loran-C; 5 = Chayka; 6 = sistem integrat de navigație; 7 = supravegheat; 8 = Galileo 9-14 = neutilizat; 15 = GNSS intern					
ETA	20	ETA; MMDDHHMM UTC 19-16 biți: lună; 1-12; 0 = indisponibil = implicit; 15-11 biți: zi; 1-31; 0 = indisponibil = implicit; 10-6 biți: oră; 0-23; 24 = indisponibil = implicit; 5-0 biți: minut; 0-59; 60 = indisponibil = implicit Pentru aeronava SAR, utilizarea acestui câmp poate fi decisă de a dministrația responsabilă					
Tiraj static actual maxim	8	în 1/10 m, 255 = pescaj 25,5 m sau mai mult, 0 = indisponibil = implicit ([16])					
					Nu se aplică aeronavei SAR		
			Dimensiuni generale ale navei/convoiului și referință privind poziția	30	Punct de referință pentru poziția raportată; Indică, de asemenea, dimensiunea navei în metri (a se vedea ITU-R M. 1371). Pentru aeronava SAR, utilizarea acestui câmp poate fi decisă de administrația responsabilă. Dacă se utilizează, trebuie să indice dimensiunile maxime ale ambarcațiunii. A = B = C = D trebuie setat implicit la „0” ([7]) ([8]) ([9])		
			Tipul dispozitivului electronic de fixare a poziției	4	0 = nedefinit (implicit); 1 = GPS; 2 = GLONASS; 3 = GPS/GLONASS combinat; 4 = Loran-C; 5 = Chayka; 6 = sistem integrat de navigație; 7 = supravegheat; 8 = Galileo 9-14 = neutilizat; 15 = GNSS intern		
			ETA	20	ETA; MMDDHHMM UTC 19-16 biți: lună; 1-12; 0 = indisponibil = implicit; 15-11 biți: zi; 1-31; 0 = indisponibil = implicit; 10-6 biți: oră; 0-23; 24 = indisponibil = implicit;		

<table>
<tr><th>6
Actul Uniunii Europene</th><th>7
Proiectul de act normativ național</th><th>8
Gradul de compatibilitate</th><th>9
Observații</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td>Destinație</td><td>120</td><td>Maximum 20 de caractere folosind ASCII 6 biți; @@@@@@@@@@@@@@@@@@@@ = indisponibil. ([17])</td></tr>
<tr><td>Echipament terminal de date (DTE)</td><td>1</td><td>Terminal de date pregătit (0 = disponibil; 1 = indisponibil = implicit)</td></tr>
<tr><td>Liber</td><td>1</td><td>Liber. Neutilizate. Se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>424</td><td>Ocupă două intervale de timp</td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td>5-0 biți: minut; 0-59; 60 = indisponibil = implicit
Pentru aeronava SAR, utilizarea acestui câmp poate fi decisă de administrația responsabilă</td></tr>
<tr><td>Tiraj static actual maxim</td><td>8</td><td>în 1/10 m, 255 = pescaj 25,5 m sau mai mult, 0 = indisponibil = implicit ([10])</td></tr>
<tr><td>Destinație</td><td>120</td><td>Maximum 20 de caractere folosind ASCII 6 biți; @@@@@@@@@@@@@@@@@@@@ = indisponibil. ([11])</td></tr>
<tr><td>Echipament terminal de date (DTE)</td><td>1</td><td>Terminal de date pregătit (0 = disponibil; 1 = indisponibil = implicit)</td></tr>
<tr><td>Liber</td><td>1</td><td>Liber. Neutilizate. Se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>424</td><td>Ocupă două intervale de timp</td></tr>
</table>
</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Figura 3.1
Punct de referință pentru poziția raportată și dimensiune generală a navei/convoiului</td><td>Figura 3.1
Punct de referință pentru poziția raportată și dimensiune generală a navei/convoiului</td><td>Compatibil</td><td></td></tr>
</table>

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
		**Compatibil**	
Număr de biți | **Câmpuri biți** | **Distanța (m)** | | A | 9 | Bit 21 – Bit 29 | 0 – 511 511 = 511 m sau mai mare | Punct de referință pentru poziția raportată B | 9 | Bit 12 – Bit 20 | 0 – 511 511 = 511 m sau mai mare |			
Număr de biți | **Câmpuri biți** | **Distanța (m)** | A | 9 | Bit 21 – Bit 29 | 0 – 511 511 = 511 m sau mai mare | Punct de referință pentru poziția raportată B | 9 | Bit 12 – Bit 20 | 0 – 511 511 = 511 m sau mai mare | C | 6 | Bit 6 – Bit 11 | 0 – 63 63 = 63 m sau mai mare | D | 6 | Bit 0 – Bit 5 | 0 – 63 63 = 63 m sau mai mare | L = A + B | Definit în FI 10 interior | Dimensiune generală utilizată în stația mobilă AIS „interior” W = C + D |	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

<table>
<tr><td>C</td><td>6</td><td>Bit 6 – Bit 11</td><td>0 – 63
63 = 63 m sau mai mare</td><td></td></tr>
<tr><td>D</td><td>6</td><td>Bit 0 – Bit 5</td><td>0 – 63
63 = 63 m sau mai mare</td><td></td></tr>
<tr><td>L = A + B</td><td colspan="2" rowspan="2">Definit în FI 10 interior</td><td colspan="2" rowspan="2">Dimensiune generală utilizată în stația mobilă AIS „interior”</td></tr>
<tr><td>W = C + D</td></tr>
<tr><td colspan="5">Dimensiunea trebuie să fie în direcția informațiilor transmise privind direcția de deplasare a navei (probă).
Punctul de referință al poziției raportate nu este disponibil, însă dimensiunile navei/convoiului sunt disponibile: A = C = 0 și B ≠ 0 și D ≠ 0.</td></tr>
</table>

Dimensiunea trebuie să fie în direcția informațiilor transmise privind direcția de deplasare a navei (probă).
Punctul de referință al poziției raportate nu este disponibil, însă dimensiunile navei/convoiului sunt disponibile: A = C = 0 și B ≠ 0 și D ≠ 0.
Nu sunt disponibile nici punctul de referință al poziției raportate, nici dimensiunile navei/convoiului: A = B = C = D = 0 (= implicit).
Pentru utilizarea tabelului de mesaje, A = cel mai important câmp. D = câmpul cel mai puțin important

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Nu sunt disponibile nici punctul de referință al poziției raportate, nici dimensiunile navei/convoiului: A = B = C = D = 0 (= implicit). Pentru utilizarea tabelului de mesaje, A = cel mai important câmp. D = câmpul cel mai puțin important			
3.4.3. ***Comanda de atribuire de grup (Mesajul 23)*** Stațiile mobile AIS „interior” trebuie să fie adresate pentru atribuirea de grup prin Mesajul 23, folosind tipul de stație „6 = căi navigabile interioare”. **3.5. Mesaje AIS „interior”** **3.5.1.** ***Mesaje AIS „interior” suplimentare*** Pentru a respecta necesitățile de informare, sunt definite mesaje AIS „interior” specifice. Pe lângă conținutul de informații care trebuie să fie implementat direct în stația AIS „interior”, stația mobilă AIS „interior” poate transmite informații suplimentare prin mesaje specifice de aplicație (ASM). Acest conținut de informații este, în mod normal, gestionat de o aplicație externă, cum ar fi ECDIS interior. Utilizarea ASM AIS „interior” este în responsabilitatea comisiei fluviale sau a autorităților competente. **3.5.2.** ***Identificator de aplicație pentru mesajele specifice de aplicație ale AIS „interior”*** Mesajele specifice de aplicație includ cadrul privind stațiile mobile din clasa A ale AIS conform Recomandării ITU-R M.1371 (identificatorul de mesaj, indicatorul de repetiție, identificatorul de sursă, identificatorul de destinație), identificatorul de aplicație (AI = DAC + FI) și conținutul datelor (lungime variabilă până la un maxim dat). Identificatorul de aplicație 16 biți (AI = DAC + FI) include următoarele elemente: (a)un cod zonă desemnat de 10 biți (DAC): internațional (DAC = 1) sau regional (DAC > 1);	**3.4.3. Comanda de atribuire de grup (Mesajul 23)** Stațiile mobile AIS „interior” trebuie să fie adresate pentru atribuirea de grup prin Mesajul 23, folosind tipul de stație „6 = căi navigabile interioare”. **3.5. Mesaje AIS „interior”** **3.5.1. Mesaje AIS „interior” suplimentare** Pentru a respecta necesitățile de informare, sunt definite mesaje AIS „interior” specifice. Pe lângă conținutul de informații care trebuie să fie implementat direct în stația AIS „interior”, stația mobilă AIS „interior” poate transmite informații suplimentare prin mesaje specifice de aplicație (ASM). Acest conținut de informații este, în mod normal, gestionat de o aplicație externă, cum ar fi ECDIS interior. Utilizarea ASM AIS „interior” este în responsabilitatea comisiei fluviale sau a autorităților competente. **3.5.2. Identificator de aplicație pentru mesajele specifice de aplicație ale AIS „interior”** Mesajele specifice de aplicație includ cadrul privind stațiile mobile din clasa A ale AIS conform Recomandării ITU-R M.1371 (identificatorul de mesaj, indicatorul de repetiție, identificatorul de sursă, identificatorul de destinație), identificatorul de aplicație (AI = DAC + FI) și conținutul datelor (lungime variabilă până la un maxim dat). Identificatorul de aplicație 16 biți (AI = DAC + FI) include următoarele elemente:	**Compatibil**	

<table>
<tr><th>6
Actul Uniunii Europene</th><th>7
Proiectul de act normativ național</th><th>8
Gradul de compatibilitate</th><th>9
Observații</th></tr>
<tr>
<td>(b)un identificator de funcție de 6 biți (FI) – capacitate de 64 de mesaje specifice de aplicație unică.
Pentru mesajele specifice de aplicație ale AIS „interior”, armonizate la nivel european, se utilizează DAC „200”.
În plus, DAC național (regional) poate fi utilizat în ASM local, de exemplu, piloți de încercare. Cu toate acestea, se recomandă insistent să se evite utilizarea ASM regional.
3.5.3. Conținutul informațiilor prin mesaje specifice de aplicație
AIS ASM DAC = 200 FI = 10 interior (date statice referitoare la cursă și nave de navigație interioară) și DAC = 200 FI = 55 (numărul de persoane la bord în navigația interioară) care sunt implementate direct în stația mobilă AIS „interior” (a se vedea punctele 3.5.3.1 și 3.5.3.2).
3.5.3.1. Date statice referitoare la cursă și nave de navigație interioară (Mesajul FI 10 specific navigației interioare)
Acest mesaj este utilizat doar de navele de navigație interioară, pentru a difuza informații statice și informații privind nava, în plus față de mesajul 5. Mesajul se expediază cu mesajul binar 8 cât mai curând posibil (din punctul de vedere al AIS) după mesajul 5.
Tabelul 3.4
Raport de date referitoare la navele de navigație interioară
Raport de date referitoare la navele de navigație interioară
<table>
<tr><th></th><th>Parametru</th><th>Număr de biți</th><th>Descriere</th></tr>
<tr><td></td><td>ID mesaj</td><td>6</td><td>Identificator pentru mesajul 8; întotdeauna 8</td></tr>
<tr><td></td><td>Indicator de repetiție</td><td>2</td><td>Folosit de repetor pentru a indica de câte ori a fost repetat un mesaj.</td></tr>
</table>
</td>
<td>(a)un cod zonă desemnat de 10 biți (DAC): internațional (DAC = 1) sau regional (DAC > 1);
(b)un identificator de funcție de 6 biți (FI) – capacitate de 64 de mesaje specifice de aplicație unică.
Pentru mesajele specifice de aplicație ale AIS „interior”, armonizate la nivel european, se utilizează DAC „200”.
În plus, DAC național (regional) poate fi utilizat în ASM local, de exemplu, piloți de încercare. Cu toate acestea, se recomandă insistent să se evite utilizarea ASM regional.
3.5.3. Conținutul informațiilor prin mesaje specifice de aplicație
AIS ASM DAC = 200 FI = 10 interior (date statice referitoare la cursă și nave de navigație interioară) și DAC = 200 FI = 55 (numărul de persoane la bord în navigația interioară) care sunt implementate direct în stația mobilă AIS „interior” (a se vedea punctele 3.5.3.1 și 3.5.3.2).
3.5.3.1. Date statice referitoare la cursă și nave de navigație
interioară (Mesajul FI 10 specific navigației interioare)

Acest mesaj este utilizat doar de navele de navigație interioară, pentru a difuza informații statice și informații privind nava, în plus față de mesajul 5. Mesajul se expediază cu mesajul binar 8 cât mai curând posibil (din punctul de vedere al AIS) după mesajul 5.
Tabelul 3.4
Raport de date referitoare la navele de navigație interioară
<table>
<tr><th></th><th>Parametru</th><th>Număr de biți</th><th>Descriere</th></tr>
<tr><td></td><td>ID mesaj</td><td>6</td><td>Identificator pentru mesajul 8; întotdeauna 8</td></tr>
</table>
</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</table>

6 **Actul Uniunii Europene**				7 **Proiectul de act normativ național**				8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
			0-3; Implicit = 0; 3 = a nu se mai repeta		Indicator de repetiție	2	Folosit de repetor pentru a indica de câte ori a fost repetat un mesaj. 0-3; Implicit = 0; 3 = a nu se mai repeta		
	Identificator de sursă	30	Numărul MMSI		Identificator de sursă	30	Numărul MMSI		
	Liber	2	Neutilizat, se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare		Liber	2	Neutilizat, se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare		
Date Binare	Identificator de aplicație	16	DAC = 200, FI = 10	**Date binare**	Identificator de aplicație	16	DAC = 200, FI = 10		
	Număr european unic de identificare a navei (ENI)	48	Caractere ASCII 8*6 biți 00000000 = ENI neatribuit = implicit		Număr european unic de identificare a navei (ENI)	48	Caractere ASCII 8*6 biți 00000000 = ENI neatribuit = implicit		
	Lungimea navei/convoiului	13	1 – 8 000 (restul nu se utilizează) lungimea navei/convoiului în 1/10 m; 0 = implicit		Lungimea navei/convoiului	13	1 – 8 000 (restul nu se utilizează) lungimea navei/convoiului în 1/10 m; 0 = implicit		
	Lățimea navei/convoiului	10	1 – 1 000 (restul nu se utilizează) lățimea navei/convoiului în 1/10 m; 0 = implicit		Lățimea navei/convoiului	10	1 – 1 000 (restul nu se utilizează) lățimea navei/convoiului în 1/10 m; 0 = implicit		
	Tipul navei și al convoiului	14	tipul numeric de navă și de convoi, astfel cum este		Tipul navei și al convoiului	14	tipul numeric de navă și de convoi,		

6 **Actul Uniunii Europene**				7 **Proiectul de act normativ național**				8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
			descris în *Apendicele C* 0 = indisponibil = implicit				astfel cum este descris în *Apendicele C* 0 = indisponibil = implicit		
	Indicație privind mărfuri periculoase	3	Număr de semnale albastre/semnale luminoase 0-3; 4 = B-pavilion, 5 = implicit = necunoscut		Indicație privind mărfuri periculoase	3	Număr de semnale albastre/semnale luminoase 0-3; 4 = B-pavilion, 5 = implicit = necunoscut		
	Tiraj static actual maxim	11	1 – 2 000 (restul nefolosit) tiraj în 1/100 m, 0 = implicit = necunoscut		Tiraj static actual maxim	11	1 – 2 000 (restul nefolosit) tiraj în 1/100 m, 0 = implicit = necunoscut		
	Încărcată/descărcată	2	1 = încărcată, 2 = descărcată, 0 = indisponibil/implicit, 3 nu se utilizează		Încărcată/descărcată	2	1 = încărcată, 2 = descărcată, 0 = indisponibil/implicit, 3 nu se utilizează		
	Calitatea informațiilor privind viteza	1	1 = superioară, 0 = inferioară/GNSS = implicit (*1)		Calitatea informațiilor privind viteza	1	1 = superioară, 0 = inferioară/GNSS = implicit (12)		
	Calitatea informațiilor privind cursul	1	1 = superioară, 0 = inferioară/GNSS = implicit (*1)		Calitatea informațiilor privind cursul	1	1 = superioară, 0 = inferioară/GNSS = implicit (12)		
	Calitatea informațiilor privind direcția de deplasare a navei	1	1 = superioară, 0 = inferioară = implicit (*1)		Calitatea informațiilor privind direcția de deplasare a navei	1	1 = superioară, 0 = inferioară = implicit (12)		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

	Liber	8	Neutilizat, se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare
	Total	**168**	**Ocupă un interval de timp**

	Liber	8	Neutilizat, se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare
	Total	**168**	**Ocupă un interval de timp**

3.5.3.2. Numărul persoanelor la bord (mesaj FI 55 specific navigației interioare)

Acest mesaj este expediat doar de către navele de navigație interioară pentru a informa cu privire la numărul de persoane (pasageri, membri ai echipajului, personalul de la bordul navei) la bord. Mesajul este expediat cu mesajul binar 6, de preferință în cazul unui eveniment special sau la cerere folosind mesajul 2 binar funcțional al identificatorului internațional de aplicație.

Tabelul 3.5

Raportul privind persoanele la bord

	Parametru	**Biți**	**Descriere**
	ID mesaj	6	Identificator pentru mesajul 6; întotdeauna 6
	Indicator de repetiție	2	Folosit de repetor pentru a indica de câte ori a fost

3.5.3.2. Numărul persoanelor la bord (mesaj FI 55 specific navigației interioare)

Acest mesaj este expediat doar de către navele de navigație interioară pentru a informa cu privire la numărul de persoane (pasageri, membri ai echipajului, personalul de la bordul navei) la bord. Mesajul este expediat cu mesajul binar 6, de preferință în cazul unui eveniment special sau la cerere folosind mesajul 2 binar funcțional al identificatorului internațional de aplicație.

Tabelul 3.5

Raportul privind persoanele la bord

	Parametru	**Biți**	**Descriere**
	ID mesaj	6	Identificator pentru mesajul 6; întotdeauna 6
	Indicator de repetiție	2	Folosit de repetor pentru a indica de câte ori a fost repetat un mesaj.

Compatibil

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**			8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
					repetat un mesaj. 0-3; Implicit = 0; 3 = a nu se mai repeta		
				Identificator de sursă	30	Numărul MMSI al stației sursă	
				Numărul secvențial	2	0-3	
				Identificator de destinație	30	Numărul MMSI al stației de destinație	
				Retransmite pavilion	1	„Retransmite pavilion” se fixează la retransmitere: 0 = nicio retransmitere = implicit; 1 = retransmis	
				Liber	1	Neutilizat, se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare	
	Identificator de sursă	30	Numărul MMSI al stației sursă	**Date binare**	Identificator de aplicație	16	DAC = 200, FI = 55		
	Numărul secvențial	2	0-3		Numărul membrilor echipajului la bord	8	0-254 de membri ai echipajului, 255 =		
	Identificator de destinație	30	Numărul MMSI al stației de destinație						
	Retransmite pavilion	1	„Retransmite pavilion” se fixează la retransmitere: 0 = nicio retransmitere = implicit; 1 = retransmis						
	Liber	1	Neutilizat, se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare						

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

Date binare	Identificator de aplicație	16	DAC = 200, FI = 55
	Numărul membrilor echipajului la bord	8	0-254 de membri ai echipajului, 255 = necunoscut = implicit
	Numărul de pasageri la bord	13	0-8 190 de pasageri, 8 191 = necunoscut = implicit
	Numărul membrilor personalului de la bordul navei	8	0-254 de membri ai personalului de la bordul navei, 255 = necunoscut = implicit
	Liber	51	Neutilizat, se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare.
	Total	**168**	**Ocupă un interval de timp**

			necunoscut = implicit
	Numărul de pasageri la bord	13	0-8 190 de pasageri, 8 191 = necunoscut = implicit
	Numărul membrilor personalului de la bordul navei	8	0-254 de membri ai personalului de la bordul navei, 255 = necunoscut = implicit
	Liber	51	Neutilizat, se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare.
	Total	**168**	**Ocupă un interval de timp**

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
4. ALTE STAȚII MOBILE AIS PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE **4.1. Introducere** Navele care nu sunt obligate să utilizeze stații mobile AIS „interior” pot utiliza alte stații mobile AIS. Se pot utiliza următoarele stații mobile: (a) stație mobilă din clasa A a AIS în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) și articolul 35 alineatul (3) din Directiva 2014/90/UE a Comisiei ([18]); (b) stație mobilă din clasa B a AIS în conformitate cu punctul 4.2. Decizia de a utiliza astfel de stații pe căile navigabile interioare revine autorității competente responsabile pentru navigație în zona respectivă. În cazul utilizării facultative a unor astfel de stații, comandantul de navă păstrează constant actualizate datele AIS introduse manual. Este interzisă transmiterea de date incorecte prin AIS. **4.2. Cerințe generale pentru stațiile mobile din clasa B ale AIS pe căile navigabile interioare** Clasa B a AIS are funcționalități restrânse în comparație cu stațiile mobile AIS „interior”. Mesajele trimise de o stație mobilă din clasa B a AIS sunt transmise cu o prioritate mai mică în comparație cu stațiile mobile AIS „interior”.” Pe lângă cerințele care rezultă din alte acte juridice ale Uniunii, în special Directiva 1999/5/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([19]) și Decizia 2005/53/CE a Comisiei ([20]), stațiile mobile din clasa B ale AIS instalate pe navele care navighează pe căile navigabile interioare ale Uniunii trebuie să îndeplinească cerințele stabilite în: (a) Recomandarea ITU-R M. 1371; (b) Standardul internațional IEC 62287 (inclusiv managementul canalelor DSC). *Notă:* Este responsabilitatea autorității competente responsabile cu navigația din această zonă să verifice conformitatea stațiilor mobile din clasa B ale AIS cu standardele și cerințele enumerate la al doilea	**4. ALTE STAȚII MOBILE AIS PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE** **4.1. Introducere** Navele care nu sunt obligate să utilizeze stații mobile AIS „interior” pot utiliza alte stații mobile AIS. Se pot utiliza următoarele stații mobile: (a) stație mobilă din clasa A a AIS în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) și articolul 35 alineatul (3) din Directiva 2014/90/UE a Comisiei; (b) stație mobilă din clasa B a AIS în conformitate cu punctul 4.2. Decizia de a utiliza astfel de stații pe căile navigabile interioare revine autorității competente responsabile pentru navigație în zona respectivă. În cazul utilizării facultative a unor astfel de stații, comandantul de navă păstrează constant actualizate datele AIS introduse manual. Este interzisă transmiterea de date incorecte prin AIS. **4.2. Cerințe generale pentru stațiile mobile din clasa B ale AIS pe căile navigabile interioare** Clasa B a AIS are funcționalități restrânse în comparație cu stațiile mobile AIS „interior”. Mesajele trimise de o stație mobilă din clasa B a AIS sunt transmise cu o prioritate mai mică în comparație cu stațiile mobile AIS „interior”.” Pe lângă cerințele care rezultă din alte acte juridice ale Uniunii, în special Directiva 1999/5/CE a Parlamentului European și a Consiliului și Decizia 2005/53/CE a Comisiei , stațiile mobile din clasa B ale AIS instalate pe navele care navighează pe căile navigabile interioare ale Uniunii trebuie să îndeplinească cerințele stabilite în: (a) Recomandarea ITU-R M. 1371;	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
subparagraf, înainte de a emite o licență de stație de navă, atribuind un identificator de serviciu maritim mobil (MMSI), de exemplu prin omologarea stațiilor mobile din clasa B ale AIS relevante. **5. MATERIALE AUXILIARE PENTRU NAVIGAȚIE PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE** **5.1. Introducere** Asistența de navigație (cunoscută și sub numele de materiale auxiliare pentru navigație sau AtoN) reprezintă un marker care oferă asistență pe durata navigației. Astfel de materiale auxiliare includ marcajele pentru faruri, balize, semnale de ceață și balize de zi. În tabelul 5.2 este inclusă o listă de tipuri de AtoN. Tehnologia AIS oferă posibilitatea de a transfera dinamic informații referitoare la AtoN. Pentru utilizarea în navigația interioară, raportul AtoN AIS maritim (Mesajul 21) trebuie extins pentru a reflecta caracteristicile specifice ale sistemului de balizare pentru navigație interioară. Pentru navigația interioară, raportul AtoN AIS maritim se bazează pe sistemul de balizare IALA. Pentru navigația interioară, raportul AtoN AIS trebuie să reflecte sistemul AtoN european de navigație interioară descris în secțiunea 5. Raportul AtoN AIS transferă poziția și semnificația AtoN, dar și informațiile care indică dacă o baliză se află în poziția necesară (în poziție) sau nu (în afara poziției). **5.2. Utilizarea Mesajului 21: Raportul privind materialele auxiliare pentru navigație** Pentru utilizarea pe căile navigabile interioare, se utilizează raportul AtoN AIS (Mesajul 21) așa cum este definit în Recomandarea ITU-R M.1371. Tipurile suplimentare de AtoN european de navigație interioară sunt codificate utilizând biții „stare AtoN”. *Tabelul 5.1* **Raportul AtoN AIS**	(b)Standardul internațional IEC 62287 (inclusiv managementul canalelor DSC). *Notă:*Este responsabilitatea autorității competente responsabile cu navigația din această zonă să verifice conformitatea stațiilor mobile din clasa B ale AIS cu standardele și cerințele enumerate la al doilea subparagraf, înainte de a emite o licență de stație de navă, atribuind un identificator de serviciu maritim mobil (MMSI), de exemplu prin omologarea stațiilor mobile din clasa B ale AIS relevante. **5. MATERIALE AUXILIARE PENTRU NAVIGAȚIE PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE** **5.1. Introducere** Asistența de navigație (cunoscută și sub numele de materiale auxiliare pentru navigație sau AtoN) reprezintă un marker care oferă asistență pe durata navigației. Astfel de materiale auxiliare includ marcajele pentru faruri, balize, semnale de ceață și balize de zi. În tabelul 5.2 este inclusă o listă de tipuri de AtoN. Tehnologia AIS oferă posibilitatea de a transfera dinamic informații referitoare la AtoN. Pentru utilizarea în navigația interioară, raportul AtoN AIS maritim (Mesajul 21) trebuie extins pentru a reflecta caracteristicile specifice ale sistemului de balizare pentru navigație interioară. Pentru navigația interioară, raportul AtoN AIS maritim se bazează pe sistemul de balizare IALA. Pentru navigația interioară, raportul AtoN AIS trebuie să reflecte sistemul AtoN european de navigație interioară descris în secțiunea 5. Raportul AtoN AIS transferă poziția și semnificația AtoN, dar și informațiile care indică dacă o baliză se află în poziția necesară (în poziție) sau nu (în afara poziției). **5.2. Utilizarea Mesajului 21: Raportul privind materialele auxiliare pentru navigație**		

<table>
<tr><th>6
Actul Uniunii Europene</th><th>7
Proiectul de act normativ național</th><th>8
Gradul de compatibilitate</th><th>9
Observații</th></tr>
<tr><td></td><td>Pentru utilizarea pe căile navigabile interioare, se utilizează raportul AtoN AIS (Mesajul 21) așa cum este definit în Recomandarea ITU-R M.1371. Tipurile suplimentare de AtoN european de navigație interioară sunt codificate utilizând biții „stare AtoN”.
Tabelul 5.1
Raportul AtoN AIS</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><th>Parametru</th><th>Număr de biți</th><th>Descriere</th></tr>
<tr><td>ID mesaj</td><td>6</td><td>Identificator pentru acest mesaj 21</td></tr>
<tr><td>Indicator de repetiție</td><td>2</td><td>Folosit de repetor pentru a indica de câte ori a fost repetat un mesaj
0-3; Implicit = 0; 3 = a nu se mai repeta</td></tr>
<tr><td>ID</td><td>30</td><td>Numărul MMSI, (a se vedea articolul 19 din RR și Recomandarea ITU-R M.585)</td></tr>
<tr><td>Tipuri de materiale auxiliare pentru navigație</td><td>5</td><td>0 = indisponibil = implicit; consultați definiția corespunzătoare stabilită de IALA; a se vedea figura 5-1 (21)</td></tr>
<tr><td>Denumirea materialelor auxiliare pentru navigație</td><td>120</td><td>Maximum 20 de caractere ASCII 6 biți, astfel cum sunt definite în Tabelul 47
„@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@</td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><th>Parametru</th><th>Număr de biți</th><th>Descriere</th></tr>
<tr><td>ID mesaj</td><td>6</td><td>Identificator pentru acest mesaj 21</td></tr>
<tr><td>Indicator de repetiție</td><td>2</td><td>Folosit de repetor pentru a indica de câte ori a fost repetat un mesaj
0-3; Implicit = 0; 3 = a nu se mai repeta</td></tr>
<tr><td>ID</td><td>30</td><td>Numărul MMSI, (a se vedea articolul 19 din RR și Recomandarea ITU-R M.585)</td></tr>
<tr><td>Tipuri de materiale auxiliare pentru navigație</td><td>5</td><td>0 = indisponibil = implicit; consultați definiția corespunzătoare stabilită de IALA; a se vedea figura 5-1 (13)</td></tr>
<tr><td>Denumirea materialelor</td><td>120</td><td>Maximum 20 de caractere ASCII 6 biți, astfel cum sunt definite în</td></tr>
</table>
</td><td>Compatibil</td><td></td></tr>
</table>

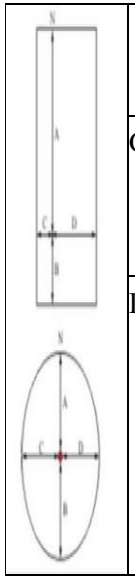
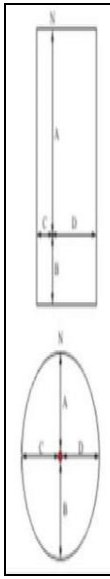
6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**		8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
		@@@@@@” = indisponibil = implicit. Denumirea AtoN poate fi extinsă cu ajutorul parametrului „Denumirea materialelor auxiliare pentru navigație” de mai jos	auxiliare pentru navigație		Tabelul 47 „@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@” = indisponibil = implicit. Denumirea AtoN poate fi extinsă cu ajutorul parametrului „Denumirea materialelor auxiliare pentru navigație” de mai jos		
Precizia poziției (PA)	1	1 = superioară (≤ 10 m) 0 = inferioară (> 10 m) 0 = implicit Pavilionul PA trebuie stabilit în conformitate cu Recomandarea ITU-R M.1371 tabelul „Stabilirea informațiilor privind precizia poziției”	Precizia poziției (PA)	1	1 = superioară (≤ 10 m) 0 = inferioară (> 10 m) 0 = implicit Pavilionul PA trebuie stabilit în conformitate cu Recomandarea ITU-R M.1371 tabelul „Stabilirea informațiilor privind precizia poziției”		
Longitudine	28	Longitudine în 1/10 000 min de poziție pentru un AtoN (± 180°, est = pozitiv, vest = negativ 181 = (6791AC0h) = indisponibil = implicit)	Longitudine	28	Longitudine în 1/10 000 min de poziție pentru un AtoN (± 180°, est = pozitiv, vest = negativ 181 = (6791AC0h) = indisponibil = implicit)		
Latitudine	27	Latitudine în 1/10 000 min pentru un AtoN (± 90°, nord = pozitiv, sud = negativ 91 = (3412140h) = indisponibil = implicit)	Latitudine	27	Latitudine în 1/10 000 min pentru un AtoN (± 90°, nord = pozitiv, sud = negativ 91 = (3412140h) = indisponibil = implicit)		
Dimensiune/referință pentru poziție	30	Punct de referință pentru poziția raportată; indică și dimensiunea unui AtoN (m) (a se vedea figura 5-1), dacă este relevant [(22)]					

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**			8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Tipul dispozitivului electronic de fixare a poziției	4	0 = nedefinit (implicit) 1 = GPS 2 = GLONASS 3 = GPS/GLONASS combinat 4 = Loran-C 5 = Chayka 6 = sistem integrat de navigație 7 = supravegheat. Pentru AtoN fix și AtoN virtual, se utilizează poziția cartografiată. Poziția exactă îi îmbunătățește funcția de țintă de referință radar 8 = Galileo 9-14 = neutilizat 15 = GNSS intern	Dimensiune/referință pentru poziție	30	Punct de referință pentru poziția raportată; indică și dimensiunea unui AtoN (m) (a se vedea figura 5-1), dacă este relevant ([14])		
Timp	6	Secunda UTC când raportul a fost generat de EPFS (0-59 sau 60) dacă timpul nu este disponibil, care trebuie să fie de asemenea valoarea implicită, sau 61 dacă sistemul de poziționare este în modul manual de intrare sau 62 dacă sistemul electronic de fixare a poziției funcționează într-un mod (punct estimat) estimat sau 63 dacă sistemul de poziționare nu funcționează)	Tipul dispozitivului electronic de fixare a poziției	4	0 = nedefinit (implicit) 1 = GPS 2 = GLONASS 3 = GPS/GLONASS combinat 4 = Loran-C 5 = Chayka 6 = sistem integrat de navigație 7 = supravegheat. Pentru AtoN fix și AtoN virtual, se utilizează poziția cartografiată. Poziția exactă îi îmbunătățește funcția de țintă de referință radar 8 = Galileo 9-14 = neutilizat 15 = GNSS intern		
			Timp	6	Secunda UTC când raportul a fost generat de EPFS (0-59 sau 60) dacă timpul nu este disponibil, care trebuie să fie de asemenea valoarea implicită, sau		

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**			8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Indicator de poziționare în afara poziției	1	Pentru AtoN plutitor, doar: 0 = în poziție; 1 = în afara poziției. NOTA 1 – Acest pavilion ar trebui să fie considerat valabil de către stația de recepție doar dacă AtoN este un material de asistență plutitor și dacă timpul este egal sau mai mic de 59. Pentru AtoN plutitor, parametrii zonei de protecție trebuie configurați la instalare			61 dacă sistemul de poziționare este în modul manual de intrare sau 62 dacă sistemul electronic de fixare a poziției funcționează într-un mod (punct estimat) estimat sau 63 dacă sistemul de poziționare nu funcționează)		
Starea AtoN	8	Rezervat pentru indicarea stării AtoN 00000000 = implicit (23)	Indicator de poziționare în afara poziției	1	Pentru AtoN plutitor, doar: 0 = în poziție; 1 = în afara poziției. NOTA 1 – Acest pavilion ar trebui să fie considerat valabil de către stația de recepție doar dacă AtoN este un material de asistență plutitor și dacă timpul este egal sau mai mic de 59. Pentru AtoN plutitor, parametrii zonei de protecție trebuie configurați la instalare		
Pavilion RAIM	1	Pavilion RAIM (monitorizarea integrității autonome a receptorului) al sistemului electronic de fixare a poziției; 0 = RAIM neutilizat = implicit; 1 = RAIM utilizat; a se vedea Recomandarea ITU-R M.1371 tabelul „Stabilirea informațiilor privind precizia poziției”	Starea AtoN	8	Rezervat pentru indicarea stării AtoN 00000000 = implicit (15)		
Pavilion AtoN virtual	1	0 = implicit = AtoN real în poziția indicată; 1 = AtoN virtual, nu există fizic (24)	Pavilion RAIM	1	Pavilion RAIM (monitorizarea integrității autonome a receptorului) al sistemului electronic de fixare a poziției; 0 = RAIM neutilizat = implicit; 1		
Pavilion în mod alocat	1	0 = Stația funcționează în modul independent și modul continuu = implicit 1 = Stația funcționează în modul alocat					

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**			8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Liber	1	Liber. Neutilizate. Se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare			= RAIM utilizat; a se vedea Recomandarea ITU-R M.1371 tabelul „Stabilirea informațiilor privind precizia poziției”		
Denumirea extensiei materialelor auxiliare pentru navigație	0, 6, 12, 18, 24, 30, 36, … 84	Acest parametru format din până la 14 caractere suplimentare ASCII de 6 biți pentru un mesaj cu 2 sloturi poate fi combinat cu parametrul „Denumirea materialelor auxiliare pentru navigație” la sfârșitul parametrului respectiv, când sunt necesare mai mult de 20 de caractere pentru denumirea AtoN. Acest parametru ar trebui să fie omis când sunt necesare cel mult 20 de caractere în total pentru denumirea AtoN în total. Trebuie transmis doar numărul necesar de caractere, adică nu trebuie folosit niciun caracter @		Pavilion AtoN virtual	1	0 = implicit = AtoN real în poziția indicată; 1 = AtoN virtual, nu există fizic ([16])	
Liber	0, 2, 4 sau 6	Liber. Utilizat doar când se utilizează „Denumirea extensiei materialelor auxiliare pentru navigație”. Se fixează la zero. Numărul de biți liberi trebuie ajustat pentru a respecta limitările byte		Pavilion în mod alocat	1	0 = Stația funcționează în modul independent și modul continuu = implicit 1 = Stația funcționează în modul alocat	
Total	**272-360 de ani**	**Ocupă două intervale de timp**		Liber	1	Liber. Neutilizate. Se fixează la zero. Rezervat pentru o utilizare viitoare	
				Denumirea extensiei materialelor auxiliare pentru navigație	0, 6, 12, 18, 24, 30, 36, … 84	Acest parametru format din până la 14 caractere suplimentare ASCII de 6 biți pentru un mesaj cu 2 sloturi poate fi combinat cu parametrul „Denumirea materialelor auxiliare pentru navigație” la sfârșitul parametrului respectiv, când sunt necesare mai mult de 20 de caractere pentru denumirea AtoN. Acest parametru ar trebui să fie omis când sunt necesare cel mult 20 de caractere în total pentru denumirea AtoN în total.	

<table>
<tr><th>6
Actul Uniunii Europene</th><th>7
Proiectul de act normativ național</th><th>8
Gradul de compatibilitate</th><th>9
Observații</th></tr>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td>Trebuie transmis doar numărul necesar de caractere, adică nu trebuie folosit niciun caracter @</td></tr>
<tr><td>Liber</td><td>0, 2, 4 sau 6</td><td>Liber. Utilizat doar când se utilizează „Denumirea extensiei materialelor auxiliare pentru navigație”. Se fixează la zero. Numărul de biți liberi trebuie ajustat pentru a respecta limitările byte</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>272-360 de ani</td><td>Ocupă două intervale de timp</td></tr>
</table>
</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Figura 5-1
Punct de referință pentru poziția raportată a unui AtoN maritim sau dimensiunea unui AtoN
<table>
<tr><th></th><th></th><th>Numărul de biți</th><th>Câmpuri biți</th><th>Distanța (m)</th></tr>
<tr><td></td><td>A</td><td>9</td><td>Bit 21 – Bit 29</td><td>0-511
511-511 m sau mai mare</td></tr>
<tr><td></td><td>B</td><td>9</td><td>Bit 12 – Bit 20</td><td>0-511</td></tr>
</table>
</td><td>Figura 5-1
Punct de referință pentru poziția raportată a unui AtoN maritim sau dimensiunea unui AtoN
<table>
<tr><th></th><th></th><th>Numărul de biți</th><th>Câmpuri biți</th><th>Distanța (m)</th></tr>
<tr><td></td><td>A</td><td>9</td><td>Bit 21 – Bit 29</td><td>0-511
511-511 m sau mai mare</td></tr>
<tr><td></td><td>B</td><td>9</td><td>Bit 12 – Bit 20</td><td>0-511
511-511 m sau mai mare</td></tr>
</table>
</td><td></td><td></td></tr>
</table>

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
 511-511 m sau mai mare C 6 Bit 6 – Bit 11 0-63 de ani 63-63 m sau mai mare D 6 Bit 0 – Bit 5 0-63 de ani 63-63 m sau mai mare	 C 6 Bit 6 – Bit 11 0-63 de ani 63-63 m sau mai mare D 6 Bit 0 – Bit 5 0-63 de ani 63-63 m sau mai mare		
Dacă tipul de AtoN care trebuie să fie transmis este inclus în tipurile IALA de AtoN existente (conform cu *tabelul 5.2*), nu sunt necesare modificări. *Tabelul 5.2* **Tipuri de materiale auxiliare pentru navigație**	Dacă tipul de AtoN care trebuie să fie transmis este inclus în tipurile IALA de AtoN existente (conform cu *tabelul 5.2*), nu sunt necesare modificări. **Tabelul 5.2** **Tipuri de materiale auxiliare pentru navigație**	**Compatibil**	
Cod 0 **Definiție maritimă** Implicit, tipul AtoN nespecificat	**Cod** 0 **Definiție maritimă** Implicit, tipul AtoN nespecificat	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**			8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
	1	Punctul de referință		1	Punctul de referință		
	2	RACON		2	RACON		
	3	Structuri fixe în larg, de exemplu platforme petroliere, parcuri eoliene. (Nota 1 – Acest cod trebuie să identifice o obstrucționare prevăzută cu o stație AtoN AIS)		3	Structuri fixe în larg, de exemplu platforme petroliere, parcuri eoliene. (Nota 1 – Acest cod trebuie să identifice o obstrucționare prevăzută cu o stație AtoN AIS)		
	4	Baliză de marcare a epavei în situații de urgență		4	Baliză de marcare a epavei în situații de urgență		
AtoN fix	5	Lumină, fără sectoare	**AtoN fix**	5	Lumină, fără sectoare		
	6	Lumină, cu sectoare		6	Lumină, cu sectoare		
	7	Baliză direcțională față		7	Baliză direcțională față		
	8	Baliză direcțională spate		8	Baliză direcțională spate		
	9	Baliză, punct cardinal N		9	Baliză, punct cardinal N		
	10	Baliză, punct cardinal E		10	Baliză, punct cardinal E		
	11	Baliză, punct cardinal S		11	Baliză, punct cardinal S		
	12	Baliză, punct cardinal V		12	Baliză, punct cardinal V		
	13	Baliză, babord		13	Baliză, babord		
	14	Baliză, tribord		14	Baliză, tribord		
	15	Baliză, babord canal preferat		15	Baliză, babord canal preferat		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

	16	Baliză, tribord canal preferat
	17	Baliză, pericol izolat
	18	Baliză, apă sigură
	19	Baliză, semnalizare specială
AtoN plutitor	20	Marcaj cardinal N
	21	Marcaj cardinal E
	22	Marcaj cardinal S
	23	Marcaj cardinal V
	24	Marcaj babord
	25	Marcaj tribord
	26	Babord canal preferat
	27	Tribord canal preferat
	28	Pericol izolat
	29	Apă sigură
	30	Semnalizare specială
	31	Navă ușoară/LANBY/platforme

Nota 1 – Tipurile de AtoN enumerate mai sus se bazează pe sistemul maritim de balizare IALA, unde este cazul.

Nota 2 – Există risc de confuzie atunci când se decide dacă un material de

	16	Baliză, tribord canal preferat
	17	Baliză, pericol izolat
	18	Baliză, apă sigură
	19	Baliză, semnalizare specială
AtoN plutitor	20	Marcaj cardinal N
	21	Marcaj cardinal E
	22	Marcaj cardinal S
	23	Marcaj cardinal V
	24	Marcaj babord
	25	Marcaj tribord
	26	Babord canal preferat
	27	Tribord canal preferat
	28	Pericol izolat
	29	Apă sigură
	30	Semnalizare specială
	31	Navă ușoară/LANBY/platforme

Nota 1 – Tipurile de AtoN enumerate mai sus se bazează pe sistemul maritim de balizare IALA, unde este cazul.

Nota 2 – Există risc de confuzie atunci când se decide dacă un material de

<table>
<tr><th>6
Actul Uniunii Europene</th><th>7
Proiectul de act normativ național</th><th>8
Gradul de compatibilitate</th><th>9
Observații</th></tr>
<tr><td>asistență este luminat sau neluminat. Autoritățile competente pot dori să utilizeze secțiunea regională/locală a mesajului pentru a indica acest lucru.</td><td>asistență este luminat sau neluminat. Autoritățile competente pot dori să utilizeze secțiunea regională/locală a mesajului pentru a indica acest lucru.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5.3. Extensia mesajului 21 cu tipul AtoN interior specific
Câmpul parametrului „stare AtoN” este folosit pentru extensia mesajului 21 cu tipul AtoN interior specific.
Câmpul parametrului „stare AtoN” este organizat în opt pagini, din care pagina ID 0 este 0 = implicit, pagina ID 1-3 este pentru uz regional și pagina ID 4-7 este pentru uz internațional. Primii trei biți ai stării AtoN definesc ID-ul paginii, restul de 5 biți conțin informații despre pagină.
Regiunea, în care se aplică pagina ID 1-3, este definită de cifrele de identificare maritimă din MMSI al stației AtoN AIS care transmite. Astfel, codarea celor 5 biți de informație din câmpul de stare AtoN este aplicabilă numai în această regiune specifică.
În ceea ce privește căile navigabile interioare ale Uniunii, pagina ID 1 a câmpului de stare AtoN conține lista de tipuri AtoN interior specific utilizate.
Pentru a seta un tip AtoN specific navigației interioare, în mesajul 21 trebuie făcuți doi pași. În primul rând, parametrul „Tipul materialelor auxiliare pentru navigație” din mesajul 21 trebuie să fie setat la „0 = Implicit, tipul AtoN nu este specificat”. În al doilea rând, parametrul „stare AIS” trebuie să fie setat la pagina ID 1 și codul corespunzător al tipului AtoN specific interior, după cum urmează:
Mesajul 21 – stare AtoN:
<table>
<tr><td>Biți:</td><td>001</td><td>XXXXX</td><td>Codificare</td></tr>
<tr><td>LSB:</td><td>ID pagină</td><td>tip de AtoN (0-31)</td><td></td></tr>
</table>
</td><td>5.3. Extensia mesajului 21 cu tipul AtoN interior specific
Câmpul parametrului „stare AtoN” este folosit pentru extensia mesajului 21 cu tipul AtoN interior specific.
Câmpul parametrului „stare AtoN” este organizat în opt pagini, din care pagina ID 0 este 0 = implicit, pagina ID 1-3 este pentru uz regional și pagina ID 4-7 este pentru uz internațional. Primii trei biți ai stării AtoN definesc ID-ul paginii, restul de 5 biți conțin informații despre pagină.
Regiunea, în care se aplică pagina ID 1-3, este definită de cifrele de identificare maritimă din MMSI al stației AtoN AIS care transmite. Astfel, codarea celor 5 biți de informație din câmpul de stare AtoN este aplicabilă numai în această regiune specifică.
În ceea ce privește căile navigabile interioare ale Uniunii, pagina ID 1 a câmpului de stare AtoN conține lista de tipuri AtoN interior specific utilizate.
Pentru a seta un tip AtoN specific navigației interioare, în mesajul 21 trebuie făcuți doi pași. În primul rând, parametrul „Tipul materialelor auxiliare pentru navigație” din mesajul 21 trebuie să fie setat la „0 = Implicit, tipul AtoN nu este specificat”. În al doilea rând, parametrul „stare AIS” trebuie să fie setat la pagina ID 1 și codul corespunzător al tipului AtoN specific interior, după cum urmează:
Mesajul 21 – stare AtoN:
<table>
<tr><td>Biți:</td><td>001</td><td>XXXXX</td><td>Codificare</td></tr>
<tr><td>LSB:</td><td>ID pagină</td><td>tip de AtoN (0-31)</td><td></td></tr>
</table>
</td><td>Compatibil</td><td></td></tr>
</table>

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
(1) Directiva (UE) 2016/1148 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iulie 2016 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate a rețelelor și a sistemelor informatice în Uniune (JO L 194, 19.7.2016, p. 1). (2) Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (JO L 255, 30.9.2005, p. 152) (3) Regulamentul (CE) nr. 414/2007 al Comisiei din 13 martie 2007 privind orientările tehnice pentru planificarea, punerea în aplicare și utilizarea operațională a serviciilor de informații fluviale (RIS) menționate la articolul 5 din Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (JO L 105, 23.4.2007, p. 1). (4) Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10). (5) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 909/2013 al Comisiei din 10 septembrie 2013 privind specificațiile tehnice pentru sistemul de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară (sistemul ECDIS interior) menționat în Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 258, 28.9.2013, p. 1). (6) Atunci când o stație mobilă se stabilește ca fiind semaforul (a se vedea Recomandarea ITU-R M.1371, anexa 2, § 3.1.1.4), frecvența de raportare crește o dată la fiecare 2 secunde (a se vedea Recomandarea ITU-R M.1371, anexa 2, § 3.1.3.3.2). (7) Trebuie comutat de către autoritatea competentă, atunci când este necesar. (8) Nu se aplică în Uniune în sensul prezentului regulament (9) Nodurile se calculează în km/h de către echipamentul extern la bord.	(1) Atunci când o stație mobilă se stabilește ca fiind semaforul (a se vedea Recomandarea ITU-R M.1371, anexa 2, § 3.1.1.4), frecvența de raportare crește o dată la fiecare 2 secunde (a se vedea Recomandarea ITU-R M.1371, anexa 2, § 3.1.3.3.2). (2) Trebuie comutat de către autoritatea competentă, atunci când este necesar. (3) Nodurile se calculează în km/h de către echipamentul extern la bord. (4) Se evaluează numai dacă raportul provine de la o stație mobilă AIS „interior” și dacă informațiile sunt furnizate prin mijloace automate (conexiune directă la comutator). (5) Se fixează la 0 pentru navele de navigație interioară. (6) Pentru navigația interioară se utilizează tipul de navă care poate fi aplicat cel mai bine (a se vedea anexa C). (7) Dimensiunile se fixează la dimensiunea dreptunghiulară maximă a escortei. (8) În ceea ce privește navigația interioară, informațiile privind precizia la decimetru se rotunjesc în sens ascendent. (9) Informațiile privind punctul de referință trebuie extrase din fraza interfeței SSD, distingând câmpul „identificator de sursă”. Informațiile privind punctul de referință al poziției având ca identificator de sursă AI trebuie să fie stocate ca fiind interne. Alți identificatori de sursă conduc la informații privind punctul de referință pentru punctul de referință externă. (10) În ceea ce privește navigația interioară, informațiile privind precizia la centimetru se rotunjesc în sens ascendent. (11) Codurile de localizare ISRS ca parte din indexul RIS trebuie să fie utilizate derivate din Sistemul european de gestionare a datelor de referință (ERDMS) aflat în subordinea Comisiei Europene. (12) Se fixează la 0 dacă niciun tip de senzor certificat (de exemplu, busola giroscopică) nu este conectat la transponder.	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
(10) Se evaluează numai dacă raportul provine de la o stație mobilă AIS „interior” și dacă informațiile sunt furnizate prin mijloace automate (conexiune directă la comutator). (11) Se fixează la 0 pentru navele de navigație interioară. (12) Pentru navigația interioară se utilizează tipul de navă care poate fi aplicat cel mai bine (a se vedea anexa C). (13) Dimensiunile se fixează la dimensiunea dreptunghiulară maximă a escortei. (14) În ceea ce privește navigația interioară, informațiile privind precizia la decimetru se rotunjesc în sens ascendent. (15) Informațiile privind punctul de referință trebuie extrase din fraza interfeței SSD, distingând câmpul „identificator de sursă”. Informațiile privind punctul de referință al poziției având ca identificator de sursă AI trebuie să fie stocate ca fiind interne. Alți identificatori de sursă conduc la informații privind punctul de referință pentru punctul de referință externă. (16) În ceea ce privește navigația interioară, informațiile privind precizia la centimetru se rotunjesc în sens ascendent. (17) Codurile de localizare ISRS ca parte din indexul RIS trebuie să fie utilizate derivate din Sistemul european de gestionare a datelor de referință (ERDMS) aflat în subordinea Comisiei Europene. (*1) Se fixează la 0 dacă niciun tip de senzor certificat (de exemplu, busola giroscopică) nu este conectat la transponder. (18) Directiva 2014/90/UE a Comisiei din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului (JO L 257, 28.8.2014, p. 146). (19) Directiva 1999/5/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 martie 1999 privind echipamentele hertziene și echipamentele terminale de telecomunicații și recunoașterea reciprocă a conformității acestora (JO L 91, 7.4.1999, p. 10). (20) Decizia 2005/53/CE a Comisiei din 25 ianuarie 2005 privind aplicarea articolului 3 alineatul (3) litera (e) din Directiva 1999/5/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind echipamentele hertziene	(13) În cazul în care se transmite un cod de tip AtoN interior, acest câmp (tipul de AtoN) este setat la 0 = nedefinit (14) Atunci când se utilizează figura 5-1 pentru AtoN, se respectă următoarele: —Pentru AtoN fix, AtoN virtual, și pentru structuri aflate pe mare, orientarea stabilită de dimensiunea A trebuie să indice nordul. —Pentru materialele auxiliare plutitoare mai mari de 2 m * 2 m, dimensiunile AtoN trebuie să fie întotdeauna aproximate cu un cerc, adică dimensiunile trebuie să fie întotdeauna după cum urmează: A = B = C = D ≠ 0. (Acest lucru se datorează faptului că orientarea AtoN plutitor nu este transmisă. Punct de referință pentru poziția raportată se află în centrul cercului.) —A = B = C = D = 1 indică obiecte (fixe sau plutitoare) mai mici sau egale cu 2 m * 2 m. (Punctul de referință pentru poziția raportată se află în centrul cercului.) —Structurile plutitoare care se află pe mare, cum ar fi platformele maritime, sunt considerate tip Cod 31 din *tabelul 5.2*. Pentru structurile fixe din larg, tipul de Cod 3 din *tabelul 5.2* are parametrul „Dimensiune/referință pentru poziție” așa cum este stabilit mai sus la nota 1. Prin urmare, toate AtoN de pe mare și structurile au dimensiunea stabilită în aceeași manieră, iar dimensiunile reale sunt indicate la Mesajul 21. (15) Pentru raportul AtoN AIS „interior”, acest câmp se utilizează pentru a indica tipul AtoN interior folosind pagina 001 (16) La transmiterea informațiilor privind AtoN virtual, de ex. pavilionul țintă AtoN virtual/pseudo este setat la unu (1), dimensiunile trebuie să fie setate la A = B = C = D = 0		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
propuse să facă parte din Sistemul automatic de identificare (*Automatic Identification System* – AIS) (JO L 22, 26.1.2005, p. 14). (21) În cazul în care se transmite un cod de tip AtoN interior, acest câmp (tipul de AtoN) este setat la 0 = nedefinit (22) Atunci când se utilizează figura 5-1 pentru AtoN, se respectă următoarele: —Pentru AtoN fix, AtoN virtual, și pentru structuri aflate pe mare, orientarea stabilită de dimensiunea A trebuie să indice nordul. —Pentru materialele auxiliare plutitoare mai mari de 2 m * 2 m, dimensiunile AtoN trebuie să fie întotdeauna aproximate cu un cerc, adică dimensiunile trebuie să fie întotdeauna după cum urmează: A = B = C = D ≠ 0. (Acest lucru se datorează faptului că orientarea AtoN plutitor nu este transmisă. Punct de referință pentru poziția raportată se află în centrul cercului.) —A = B = C = D = 1 indică obiecte (fixe sau plutitoare) mai mici sau egale cu 2 m * 2 m. (Punctul de referință pentru poziția raportată se află în centrul cercului.) —Structurile plutitoare care se află pe mare, cum ar fi platformele maritime, sunt considerate tip Cod 31 din *tabelul 5.2*. Pentru structurile fixe din larg, tipul de Cod 3 din *tabelul 5.2* are parametrul „Dimensiune/referință pentru poziție” așa cum este stabilit mai sus la nota 1. Prin urmare, toate AtoN de pe mare și structurile au dimensiunea stabilită în aceeași manieră, iar dimensiunile reale sunt indicate la Mesajul 21. (23) Pentru raportul AtoN AIS „interior”, acest câmp se utilizează pentru a indica tipul AtoN interior folosind pagina 001 (24) La transmiterea informațiilor privind AtoN virtual, de ex. pavilionul țintă AtoN virtual/pseudo este setat la unu (1), dimensiunile trebuie să fie setate la A = B = C = D = 0 (implicit). Acest lucru este valabil și în cazul transmiterii informațiilor „punct de referință”	(implicit). Acest lucru este valabil și în cazul transmiterii informațiilor „punct de referință”.		
Apendicele A **ABREVIERI**	**Apendicele A** **ABREVIERI**	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**		7 **Proiectul de act normativ național**		8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
AI	*Application Identifier* (identificator de aplicație)	AI	*Application Identifier* (identificator de aplicație)		
AIS	*Automatic Identification System* (sistem de identificare automată)	AIS	*Automatic Identification System* (sistem de identificare automată)		
ADN	*European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways* (Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare)	ADN	*European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways* (Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare)		
ASCII	*American Standard Code for Information Interchange* (Codul standard american pentru schimbul de informații)	ASCII	*American Standard Code for Information Interchange* (Codul standard american pentru schimbul de informații)		
ASM	*Application Specific Message* (mesaj specific de aplicație)	ASM	*Application Specific Message* (mesaj specific de aplicație)		
AtoN	*Aids to Navigation* (materiale	AtoN	*Aids to Navigation* (materiale		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

	auxiliare pentru navigație)
DAC	*Designated Area Code* (cod desemnat al zonei)
DGNSS	*Differential GNSS* (GNSS diferențial)
FI	*Functional Identifier* (identificator funcțional)
GLONASS	*(Russian) Global Navigation Satellite System* [Sistemul global (rus) de navigație prin satelit]
GNSS	*Global Navigation Satellite System* (sistem global de navigație prin satelit)
GPS	*Global Positioning System* (sistem global de poziționare)
HDG	*Heading* (direcția de deplasare a navei)
IAI	*International Application Identifier* (identificator

	auxiliare pentru navigație)
DAC	*Designated Area Code* (cod desemnat al zonei)
DGNSS	*Differential GNSS* (GNSS diferențial)
FI	*Functional Identifier* (identificator funcțional)
GLONASS	*(Russian) Global Navigation Satellite System* [Sistemul global (rus) de navigație prin satelit]
GNSS	*Global Navigation Satellite System* (sistem global de navigație prin satelit)
GPS	*Global Positioning System* (sistem global de poziționare)
HDG	*Heading* (direcția de deplasare a navei)
IAI	*International Application Identifier* (identificator

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

	internațional de aplicație)
ID	*Identifier* (identificator)
ITU	*International Telecommunication Union* (Uniunea Internațională a Telecomunicațiilor)
MMSI	*Maritime Mobile Service Identifier* (identificator de serviciu maritim mobil), așa cum se menționează în Recomandarea ITU-R M585
ROT	*Rate Of Turn* (viteza unghiulară de virare)
Clasa B SO/CS	Stații mobile din clasa B care utilizează fie tehnica de acces multiplu cu diviziune în timp cu detecția purtătoarei (CSTDMA) („CO”), fie tehnica acces de multiplu cu divizare temporală autoorganizată (SOTDMA) („SO”)

	internațional de aplicație)
ID	*Identifier* (identificator)
ITU	*International Telecommunication Union* (Uniunea Internațională a Telecomunicațiilor)
MMSI	*Maritime Mobile Service Identifier* (identificator de serviciu maritim mobil), așa cum se menționează în Recomandarea ITU-R M585
ROT	*Rate Of Turn* (viteza unghiulară de virare)
Clasa B SO/CS	Stații mobile din clasa B care utilizează fie tehnica de acces multiplu cu diviziune în timp cu detecția purtătoarei (CSTDMA) („CO”), fie tehnica acces de multiplu cu divizare temporală autoorganizată (SOTDMA) („SO”)

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
<table><tr><td>SOLAS</td><td>*Safety Of Life At Sea* (Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare)</td></tr><tr><td>SQRT</td><td>*Square Root* (rădăcină pătrată)</td></tr><tr><td>UTC</td><td>*Universal Time Coordinated* (timp universal coordonat)</td></tr><tr><td>VHF</td><td>*Very High Frequency* (frecvență foarte înaltă)</td></tr><tr><td>VTS</td><td>*Vessel Traffic Services* (servicii de dirijare a traficului)</td></tr></table>	<table><tr><td>SOLAS</td><td>*Safety Of Life At Sea* (Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare)</td></tr><tr><td>SQRT</td><td>*Square Root* (rădăcină pătrată)</td></tr><tr><td>UTC</td><td>*Universal Time Coordinated* (timp universal coordonat)</td></tr><tr><td>VHF</td><td>*Very High Frequency* (frecvență foarte înaltă)</td></tr><tr><td>VTS</td><td>*Vessel Traffic Services* (servicii de dirijare a traficului)</td></tr></table>		
Apendicele B **FRAZE DE INTERFAȚĂ DIGITALĂ PENTRU AIS „INTERIOR”** **B.1 Fraze de intrare** Interfața serială numerică a AIS se bazează pe frazele existente ale IEC 61162. Frazele de interfață numerică sunt descrise în detaliu în standardul IEC 61162. În plus, pentru stația mobilă AIS „interior”, sunt definite următoarele fraze de interfață digitală. **B.2 Informații statice specifice navigației interioare** Această frază este utilizată pentru a modifica setările care nu sunt incluse în SSD și VSD. $PIWWSSD,cccccccc,xxxx,x.x,x.x,x,x,x,x.x,x.x,x.x,x.x*hh<CR><LF> câmpul 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	**Apendicele B** **FRAZE DE INTERFAȚĂ DIGITALĂ PENTRU AIS „INTERIOR”** **B.1 Fraze de intrare** Interfața serială numerică a AIS se bazează pe frazele existente ale IEC 61162. Frazele de interfață numerică sunt descrise în detaliu în standardul IEC 61162. În plus, pentru stația mobilă AIS „interior”, sunt definite următoarele fraze de interfață digitală. **B.2 Informații statice specifice navigației interioare** Această frază este utilizată pentru a modifica setările care nu sunt incluse în SSD și VSD. $PIWWSSD,cccccccc,xxxx,x.x,x.x,x,x,x ,x.x,x.x,x.x,x.x*hh<CR><LF>	**Compatibil**	

<table>
<tr><th>6
Actul Uniunii Europene</th><th>7
Proiectul de act normativ național</th><th>8
Gradul de compatibilitate</th><th>9
Observații</th></tr>
<tr><td></td><td>câmpul 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><th>Câmp</th><th>Formatul</th><th>Descriere</th></tr>
<tr><td>1</td><td>cccccccc</td><td>Număr ENI</td></tr>
<tr><td>2</td><td>xxxx</td><td>tip de navă pentru navigație interioară conform ANEXEI C</td></tr>
<tr><td>3</td><td>x.x</td><td>lungimea navei 0 până la 800,0 metri</td></tr>
<tr><td>4</td><td>x.x</td><td>lățimea navei 0 până la 100,0 metri</td></tr>
<tr><td>5</td><td>x</td><td>Calitatea informațiilor privind viteza 1 = superioară sau 0 = inferioară</td></tr>
<tr><td>6</td><td>x</td><td>Calitatea informațiilor privind cursul 1 = superioară</td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><th>Câmp</th><th>Formatul</th><th>Descriere</th></tr>
<tr><td>1</td><td>cccccccc</td><td>Număr ENI</td></tr>
<tr><td>2</td><td>xxxx</td><td>tip de navă pentru navigație interioară conform ANEXEI C</td></tr>
<tr><td>3</td><td>x.x</td><td>lungimea navei 0 până la 800,0 metri</td></tr>
<tr><td>4</td><td>x.x</td><td>lățimea navei 0 până la 100,0 metri</td></tr>
<tr><td>5</td><td>x</td><td>Calitatea informațiilor privind viteza 1 = superioară sau 0 = inferioară</td></tr>
<tr><td>6</td><td>x</td><td>Calitatea informațiilor privind cursul 1 = superioară</td></tr>
</table>
</td><td>Compatibil</td><td></td></tr>
</table>

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

		sau 0 = inferioară
7	x	Calitatea informațiilor privind direcția de deplasare a navei 1 = superioară sau 0 = inferioară
8	x.x	Valoarea B pentru poziția de referință internă (punct de referință privind distanța până la pupa)
9	x.x	Valoarea C pentru poziția de referință internă (punct de referință privind distanța

		sau 0 = inferioară
7	x	Calitatea informațiilor privind direcția de deplasare a navei 1 = superioară sau 0 = inferioară
8	x.x	Valoarea B pentru poziția de referință internă (punct de referință privind distanța până la pupa)
9	x.x	Valoarea C pentru poziția de referință internă (punct de referință privind distanța

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
<table><tr><td></td><td></td><td>până la babord)</td></tr><tr><td>10</td><td>x.x</td><td>Valoarea B pentru poziția de referință externă (punct de referință privind distanța până la pupa)</td></tr><tr><td>11</td><td>x.x</td><td>Valoarea C pentru poziția de referință externă (punct de referință privind distanța până la babord)</td></tr></table>	<table><tr><td></td><td></td><td>până la babord)</td></tr><tr><td>10</td><td>x.x</td><td>Valoarea B pentru poziția de referință externă (punct de referință privind distanța până la pupa)</td></tr><tr><td>11</td><td>x.x</td><td>Valoarea C pentru poziția de referință externă (punct de referință privind distanța până la babord)</td></tr></table>		
B.3 Informații privind cursa specifice navigației interioare Această frază este utilizată pentru a introduce informații privind cursa specifice navigației interioare într-o stație mobilă AIS „interior”. Pentru a configura informațiile privind cursa specifice navigației interioare, se utilizează fraza $PIWWIVD cu următorul conținut: $PIWWIVD,x,x,x,x.x,x.x,x,xxx,xxxx,xxx,x.x,x.x,x.x,x.x*hh<CR><LF> câmpul 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13	**B.3 Informații privind cursa specifice navigației interioare** Această frază este utilizată pentru a introduce informații privind cursa specifice navigației interioare într-o stație mobilă AIS „interior”. Pentru a configura informațiile privind cursa specifice navigației interioare, se utilizează fraza $PIWWIVD cu următorul conținut: $PIWWIVD,x,x,x,x.x,x.x ,x,xxx,xxxx,xxx,x.x,x.x,x.x,x.x*hh<CR><LF>	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
	câmpul 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13		

Câmp	**Formatul**	**Descriere**
1	x	A se vedea Recomandarea ITU-R M.1371 mesajul 23 setările intervalului de raportare, setare implicită: 0
2	x	Numărul de semnale albastre: 0-3, 4 = B-Pavilion, 5 = implicit = necunoscut
3	x	0 = indisponibil = implicit, 1 = încărcată, 2 = descărcată, restul neutilizat
4	x.x	pescajul static al navei 0-20,00 metri, 0

Câmp	**Formatul**	**Descriere**
1	x	A se vedea Recomandarea ITU-R M.1371 mesajul 23 setările intervalului de raportare, setare implicită: 0
2	x	Numărul de semnale albastre: 0-3, 4 = B-Pavilion, 5 = implicit = necunoscut
3	x	0 = indisponibil = implicit, 1 = încărcată, 2 = descărcată, restul neutilizat
4	x.x	pescajul static al navei 0-20,00 metri, 0

Compatibil

6 **Actul Uniunii Europene**			7 **Proiectul de act normativ național**			8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
		= necunoscut = implicit, restul neutilizat			= necunoscut = implicit, restul neutilizat		
5	x.x	tirajul de aer al navei 0-40,00 metri, 0 = necunoscut = implicit, restul neutilizat	5	x.x	tirajul de aer al navei 0-40,00 metri, 0 = necunoscut = implicit, restul neutilizat		
6	x	numărul remorcherelor de asistență 0-6, 7 = implicit = necunoscut, restul neutilizat	6	x	numărul remorcherelor de asistență 0-6, 7 = implicit = necunoscut, restul neutilizat		
7	xxx	Numărul membrilor echipajului la bord 0 la 254, 255 = necunoscut = implicit, restul neutilizat	7	xxx	Numărul membrilor echipajului la bord 0 la 254, 255 = necunoscut = implicit, restul neutilizat		
8	xxxx	Numărul pasagerilor la bord 0 la 8 190 , 8 191 =	8	xxxx	Numărul pasagerilor la bord 0 la 8 190 , 8 191 =		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

		necunoscut = implicit, restul neutilizat
9	xxx	Numărul membrilor personalului la bordul navei 0 la 254, 255 = necunoscut = implicit, restul neutilizat
10	x.x	Extensia convoiului pentru îndreptare spre prova (metru. decimetru = rezoluție în dm)
11	x.x	Extensia convoiului pentru îndreptare spre pupa (metru .decimetru = rezoluție în dm)

		necunoscut = implicit, restul neutilizat
9	xxx	Numărul membrilor personalului la bordul navei 0 la 254, 255 = necunoscut = implicit, restul neutilizat
10	x.x	Extensia convoiului pentru îndreptare spre prova (metru. decimetru = rezoluție în dm)
11	x.x	Extensia convoiului pentru îndreptare spre pupa (metru .decimetru = rezoluție în dm)

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
<table><tr><td>12</td><td>x.x</td><td>Extensia convoiului pentru îndreptare spre babord (metru. decimetru = rezoluție în dm)</td></tr><tr><td>13</td><td>x.x</td><td>Extensia convoiului pentru îndreptare spre tribord (metru .decimetru = rezoluție în dm)</td></tr></table>	<table><tr><td>12</td><td>x.x</td><td>Extensia convoiului pentru îndreptare spre babord (metru. decimetru = rezoluție în dm)</td></tr><tr><td>13</td><td>x.x</td><td>Extensia convoiului pentru îndreptare spre tribord (metru .decimetru = rezoluție în dm)</td></tr></table>		
În cazul câmpurilor nule, nu se modifică setarea de configurare corespunzătoare. **Apendicele C** **TIPURI DE NAVE DE NAVIGAȚIE INTERIOARĂ ȘI CONVOAIE** Acest tabel de corespondență se bazează pe un extras din „Codurile pentru tipuri de mijloace de transport” în conformitate cu Recomandarea CEE-ONU 28 și cu tipurile de nave maritime definite în Recomandarea ITU-R M.1371 „Caracteristici tehnice pentru un sistem universal automat de identificare la bord care utilizează accesul multiplu cu diviziune în timp în banda mobilă maritimă VHF”.	În cazul câmpurilor nule, nu se modifică setarea de configurare corespunzătoare. **Apendicele C** **TIPURI DE NAVE DE NAVIGAȚIE INTERIOARĂ ȘI CONVOAIE** Acest tabel de corespondență se bazează pe un extras din „Codurile pentru tipuri de mijloace de transport” în conformitate cu Recomandarea CEE-ONU 28 și cu tipurile de nave maritime definite în Recomandarea ITU-R M.1371 „Caracteristici tehnice pentru un sistem universal automat de identificare la bord care utilizează accesul multiplu cu diviziune în timp în banda mobilă maritimă VHF”.	**Compatibil**	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**

Tipul navei și al convoiului		**Tip de navă maritimă**	
Cod	**Denumirea navei**	**Prima cifră**	**A 2-a cifră**
8000	Navă, tip necunoscut	9	9
8010	Cargou de mărfuri generale	7	9
8020	Motonavă tanc	8	9
8021	Motonavă tanc, mărfuri lichide, tip N	8	0
8022	Motonavă tanc, mărfuri lichide, tip C	8	0
8023	Motonavă tanc, mărfuri solide transportate ca și când ar fi lichide (de exemplu ciment)	8	9
8030	Navă portcontainer	7	9

Tipul navei și al convoiului		**Tip de navă maritimă**	
Cod	**Denumirea navei**	**Prima cifră**	**A 2-a cifră**
8000	Navă, tip necunoscut	9	9
8010	Cargou de mărfuri generale	7	9
8020	Motonavă tanc	8	9
8021	Motonavă tanc, mărfuri lichide, tip N	8	0
8022	Motonavă tanc, mărfuri lichide, tip C	8	0
8023	Motonavă tanc, mărfuri solide transportate ca și când ar fi lichide (de exemplu ciment)	8	9
8030	Navă portcontainer	7	9

Compatibil

6 **Actul Uniunii Europene**				7 **Proiectul de act normativ național**				8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
8040	Navă pentru transportul gazelor	8	0	8040	Navă pentru transportul gazelor	8	0		
8050	Cargou de mărfuri generale, remorcher	7	9	8050	Cargou de mărfuri generale, remorcher	7	9		
8060	Motonavă tanc, remorcher	8	9	8060	Motonavă tanc, remorcher	8	9		
8070	Cargou de mărfuri generale cu una sau mai multe nave în cuplu	7	9	8070	Cargou de mărfuri generale cu una sau mai multe nave în cuplu	7	9		
8080	Cargou de mărfuri generale cu navă tanc	8	9	8080	Cargou de mărfuri generale cu navă tanc	8	9		
8090	Cargou de mărfuri generale care împinge unul sau mai multe cargouri	7	9	8090	Cargou de mărfuri generale care împinge unul sau mai multe cargouri	7	9		
8100	Cargou de mărfuri generale care împinge cel	8	9	8100	Cargou de mărfuri generale care împinge cel	8	9		

6 **Actul Uniunii Europene**				7 **Proiectul de act normativ național**				8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
	puțin o navă tanc				puțin o navă tanc		
8110	Remorcher, cargou	7	9	8110	Remorcher, cargou	7	9
8120	Remorcher, navă tanc	8	9	8120	Remorcher, navă tanc	8	9
8130	Remorcher, cargou, cuplate	3	1	8130	Remorcher, cargou, cuplate	3	1
8140	Remorcher, cargou/navă tanc, cuplate	3	1	8140	Remorcher, cargou/navă tanc, cuplate	3	1
8150	Șlep de marfă	9	9	8150	Șlep de marfă	9	9
8160	Șlep tanc	9	9	8160	Șlep tanc	9	9
8161	Șlep tanc, mărfuri lichide, tip N	9	0	8161	Șlep tanc, mărfuri lichide, tip N	9	0
8162	Șlep tanc, mărfuri lichide, tip C	9	0	8162	Șlep tanc, mărfuri lichide, tip C	9	0
8163	Șlep tanc, mărfuri solide transportate ca și când ar fi lichide (de exemplu ciment)	9	9	8163	Șlep tanc, mărfuri solide transportate ca și când ar fi lichide (de exemplu ciment)	9	9

6 **Actul Uniunii Europene**				7 **Proiectul de act normativ național**				8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
8170	Șlep portcontainer	8	9	8170	Șlep portcontainer	8	9		
8180	Șlep tanc, gaz	9	0	8180	Șlep tanc, gaz	9	0		
8210	Remorcher-împingător, un șlep de marfă	7	9	8210	Remorcher-împingător, un șlep de marfă	7	9		
8220	Remorcher-împingător, două șlepuri de marfă	7	9	8220	Remorcher-împingător, două șlepuri de marfă	7	9		
8230	Remorcher-împingător, trei șlepuri de marfă	7	9	8230	Remorcher-împingător, trei șlepuri de marfă	7	9		
8240	Remorcher-împingător, patru șlepuri de marfă	7	9	8240	Remorcher-împingător, patru șlepuri de marfă	7	9		
8250	Remorcher-împingător, cinci șlepuri de marfă	7	9	8250	Remorcher-împingător, cinci șlepuri de marfă	7	9		
8260	Remorcher-împingător, șase șlepuri de marfă	7	9	8260	Remorcher-împingător, șase șlepuri de marfă	7	9		
8270	Remorcher-împingător,	7	9	8270	Remorcher-împingător,	7	9		

6 **Actul Uniunii Europene**				7 **Proiectul de act normativ național**				8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
	șapte șlepuri de marfă				șapte șlepuri de marfă		
8280	Remorcher-împingător, opt șlepuri de marfă	7	9	8280	Remorcher-împingător, opt șlepuri de marfă	7	9
8290	Remorcher-împingător, nouă sau mai multe șlepuri de marfă	7	9	8290	Remorcher-împingător, nouă sau mai multe șlepuri de marfă	7	9
8310	Remorcher-împingător, un șlep tanc/un șlep pentru gaz	8	0	8310	Remorcher-împingător, un șlep tanc/un șlep pentru gaz	8	0
8320	Remorcher-împingător, două șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0	8320	Remorcher-împingător, două șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0
8330	Remorcher-împingător, trei șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0	8330	Remorcher-împingător, trei șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0

6 **Actul Uniunii Europene**				7 **Proiectul de act normativ național**				8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
8340	Remorcher-împingător, patru șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0	8340	Remorcher-împingător, patru șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0		
8350	Remorcher-împingător, cinci șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0	8350	Remorcher-împingător, cinci șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0		
8360	Remorcher-împingător, șase șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0	8360	Remorcher-împingător, șase șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0		
8370	Remorcher-împingător, șapte șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0	8370	Remorcher-împingător, șapte șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0		
8380	Remorcher-împingător, opt șlepuri,	8	0	8380	Remorcher-împingător, opt șlepuri,	8	0		

6 **Actul Uniunii Europene**				7 **Proiectul de act normativ național**				8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
	cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz				cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz				
8390	Remorcher-împingător, nouă sau mai multe șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0	8390	Remorcher-împingător, nouă sau mai multe șlepuri, cel puțin un șlep tanc sau un șlep pentru gaz	8	0		
8400	Remorcher, singur	5	2	8400	Remorcher, singur	5	2		
8410	Remorcher, una sau mai multe remorcări	3	1	8410	Remorcher, una sau mai multe remorcări	3	1		
8420	Remorcher, asistând o navă sau combinație legată	3	1	8420	Remorcher, asistând o navă sau combinație legată	3	1		
8430	Împingător, singur	9	9	8430	Împingător, singur	9	9		
8440	Navă de pasageri, feribot, navă a Crucii	6	9	8440	Navă de pasageri, feribot, navă a Crucii	6	9		

6 **Actul Uniunii Europene**				7 **Proiectul de act normativ național**				8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
	Roșii, navă de croazieră				Roșii, navă de croazieră		
8441	Feribot	6	9	8441	Feribot	6	9
8442	Navă a Crucii Roșii	5	8	8442	Navă a Crucii Roșii	5	8
8443	Navă de croazieră	6	9	8443	Navă de croazieră	6	9
8444	Navă de pasageri fără cazare	6	9	8444	Navă de pasageri fără cazare	6	9
8445	Navă de mare viteză pentru voiaje de zi	6	9	8445	Navă de mare viteză pentru voiaje de zi	6	9
8446	Navă cu aripi portante pentru voiaje de zi	6	9	8446	Navă cu aripi portante pentru voiaje de zi	6	9
8447	Velier de croazieră	6	9	8447	Velier de croazieră	6	9
8448	Velier de pasageri fără cazare	6	9	8448	Velier de pasageri fără cazare	6	9
8450	Navă de serviciu, navă de patrulare a poliției, navă de servicii portuare	9	9	8450	Navă de serviciu, navă de patrulare a poliției, navă de servicii portuare	9	9

6 **Actul Uniunii Europene**				7 **Proiectul de act normativ național**				8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
8451	Navă de serviciu	9	9	8451	Navă de serviciu	9	9		
8452	Navă de patrulare a poliției	5	5	8452	Navă de patrulare a poliției	5	5		
8453	Navă de servicii portuare	9	9	8453	Navă de servicii portuare	9	9		
8454	Navă de supraveghere a navigației	9	9	8454	Navă de supraveghere a navigației	9	9		
8460	Navă, ambarcațiune de întreținere, macara turn plutitoare, navă cablier, navă de balizaj, dragă	3	3	8460	Navă, ambarcațiune de întreținere, macara turn plutitoare, navă cablier, navă de balizaj, dragă	3	3		
8470	Obiect, remorcat, nespecificat în alt mod	9	9	8470	Obiect, remorcat, nespecificat în alt mod	9	9		
8480	Vas de pescuit	3	0	8480	Vas de pescuit	3	0		
8490	Navă buncăr	9	9	8490	Navă buncăr	9	9		
8500	Barjă, navă tanc, produse chimice	8	0	8500	Barjă, navă tanc, produse chimice	8	0		

6 **Actul Uniunii Europene**				7 **Proiectul de act normativ național**				8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
8510	Obiect, nespecificat în alt mod	9	9	8510	Obiect, nespecificat în alt mod	9	9		
1500	Navă maritimă pentru transportul mărfurilor generale	7	9	1500	Navă maritimă pentru transportul mărfurilor generale	7	9		
1510	Portcontainer maritim	7	9	1510	Portcontainer maritim	7	9		
1520	Vrachier maritim	7	9	1520	Vrachier maritim	7	9		
1530	Navă tanc	8	0	1530	Navă tanc	8	0		
1540	Navă tanc pentru transportul gazului lichefiat	8	0	1540	Navă tanc pentru transportul gazului lichefiat	8	0		
1850	Ambarcațiune de agrement, cu o lungime de peste 20 de metri	3	7	1850	Ambarcațiune de agrement, cu o lungime de peste 20 de metri	3	7		
1900	Navă rapidă	4	9	1900	Navă rapidă	4	9		
1910	Ambarcațiune cu aripi portante	4	9	1910	Ambarcațiune cu aripi portante	4	9		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
1920 Catamaran rapid 4 9	1920 Catamaran rapid 4 9		