REGULAMENT DE NAVIGAŢIE PE DUNĂRE ÎN SECTORUL ROMÂNESC

RND

2013

CUPRINS

PARTEA – I

REGULAMENT DE NAVIGAŢIE PE DUNĂRE

CAPITOLUL 1.
PREVEDERI GENERALE

Articolul 1.01 Semnificaţia unor termeni..... 9
Articolul 1.02 Conducător..... 12
Articolul 1.03 Îndatoririle echipajului şi ale altor persoane aflate la bord 13
Articolul 1.04 Îndatoriri generale de vigilenţă..... 13
Articolul 1.05 Comportarea în împrejurări deosebite..... 14
Articolul 1.06 Folosirea căii navigabile..... 14
Articolul 1.07 Încărcare maximă; număr maxim de pasageri şi câmp vizual..... 14
Articolul 1.08 Construcţia, echiparea şi echipajul navelor 14
Articolul 1.09 Ţinerea cârmei..... 15
Articolul 1.10 Documentele de bord şi alte documente 15
Articolul 1.11 Prezenţa Regulamentelor şi Ghidurilor de navigaţie la bordul navei 16
Articolul 1.12 Obiecte periculoase aflate la bord; pierdere de obiecte; obstacole..... 16
Articolul 1.13 Protejarea semnalelor căii navigabile..... 17
Articolul 1.14 Deteriorări cauzate lucrărilor de artă..... 17
Articolul 1.15 Interzicerea deversării în calea navigabilă..... 17
Articolul 1.16 Salvare şi asistenţă..... 17
Articolul 1.17 Nave eşuate sau scufundate..... 17
Articolul 1.18 Obligaţia de a degaja şenalul..... 18
Articolul 1.19 Ordine speciale..... 18
Articolul 1.20 Control..... 18
Articolul 1.21 Transporturi speciale..... 18
Articolul 1.22 Dispoziţii cu caracter temporar..... 19
Articolul 1.23 Desfăşurarea manifestaţiilor sportive şi altele..... 19
Articolul 1.24 Adăpostirea şi iernarea navelor..... 19
Articolul 1.25 Domeniul de aplicare a prezentului Regulament..... 19

CAPITOLUL 2.
MĂRCI ŞI SCĂRI DE PESCAJ ALE NAVELOR.
DETERMINAREA CAPACITĂŢII NAVELOR

Articolul 2.01 Mărci de identificare a navelor, cu excepţia ambarcaţiunilor mici 20
Articolul 2.02 Mărci de identificare ale ambarcaţiunilor mici..... 21
Articolul 2.03 Determinarea capacităţii navelor..... 21
Articolul 2.04 Mărci de încărcare şi scări de pescaj..... 21
Articolul 2.05 Mărci de identificare a ancorelor..... 21

CAPITOLUL 3.
SEMNALIZAREA VIZUALĂ A NAVELOR

I. – GENERALITATI

Articolul 3.01 Aplicare şi definiţii..... 22
Articolul 3.02 Lumini..... 22
Articolul 3.03 Panouri, pavilioane şi fanioane..... 22

Articolul 3.04 Cilindri, baloane, conuri şi biconuri..... 23
Articolul 3.05 Lumini şi semnale interzise..... 23
Articolul 3.06 Lumini de rezervă..... 23
Articolul 3.07 Interzicerea folosirii luminilor, proiectoarelor, panourilor, pavilioanelor etc.. 23

II. - SEMNALIZAREA DE NOAPTE ŞI DE ZI
II. A – SEMNALIZAREA ÎN MARŞ

Articolul 3.08 Semnalizarea navelor autopropulsate izolate în marş..... 24
Articolul 3.09 Semnalizarea convoaielor remorcate în marş..... 24
Articolul 3.10 Semnalizarea convoaielor împinse în marş..... 26
Articolul 3.11 Semnalizarea formaţiilor în cuplu aflate în marş..... 27
Articolul 3.12 Semnalizarea navelor cu vele aflate în marş..... 28
Articolul 3.13 Semnalizarea ambarcaţiunilor mici aflate în marş..... 28
Articolul 3.14 Semnalizarea suplimentară a navelor în marş care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase..... 30
Articolul 3.15 Semnalizarea navelor autorizate să transporte mai mult de 12 pasageri și a căror lungime a corpului navei este mai mică de 20 m……... 31
Articolul 3.16 Semnalizarea bacurilor în marş..... 31
Articolul 3.17 Semnalizarea suplimentară a navelor care beneficiază de prioritate de trecere..... 32
Articolul 3.18 Semnalizarea suplimentară a navelor incapabile să manevreze..... 32
Articolul 3.19 Semnalizarea în marş a materialelor plutitoare şi a instalaţiilor plutitoare..... 32

II. B - SEMNALIZAREA ÎN STAŢIONARE

Articolul 3.20 Semnalizarea navelor în staţionare..... 33
Articolul 3.21 Semnalizarea suplimentară a navelor în staţionare care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase..... 34
Articolul 3.22 Semnalizarea bacurilor în staționare la debracaderul lor..... 34
Articolul 3.23 Semnalizarea materialelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare în staționare..... 34
Articolul 3.24 Semnalizarea plaselor sau a altor unelte de pescuit aparținând navelor de pescuit în staționare..... 34
Articolul 3.25 Semnalizarea aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate..... 35
Articolul 3.26 Semnalizarea ancorelor care pot constitui un pericol pentru navigație..... 36

III. - SEMNALIZĂRI SPECIALE

Articolul 3.27 Semnalizarea navelor de supraveghere fluvială, a navelor de stins incendii și a navelor de salvare..... 37
Articolul 3.28 Semnalizarea suplimentară a anavelor în marş care efectuează lucrări în calea navigabilă..... 37
Articolul 3.29 Semnalizarea suplimentară în vederea protejării împotriva valurilor..... 37
Articolul 3.30 Semnale de pericol..... 38
Articolul 3.31 Interzicerea accesului la bord..... 38
Articolul 3.32 Interzicerea fumatului sau a folosirii luminilor sau lămpilor neprotejate..... 38
Articolul 3.33 Interzicerea staționării laterale 39
Articolul 3.34 Semnalizarea suplimentară a navelor cu capacitate de manevră redusă..... 39
Articolul 3.35 Semnalizarea suplimentară a navelor care pescuiesc..... 40
Articolul 3.36 Semnalizarea suplimentară a navelor utilizate pentru practicarea plonjării subacvatice..... 40

Articolul 3.37 Semnalizarea suplimentară a navelor care fac dragaj de mine..... 41
Articolul 3.38 Semnalizarea suplimentară a navelor în serviciu de pilotaj..... 41

CAPITOLUL 4
SEMNALIZAREA SONORĂ A NAVELOR, RADIOTELEFONIE, APARATE DE NAVIGAȚIE

Articolul 4.01 Generalităţi..... 42
Articolul 4.02 Folosirea semnalelor sonore..... 42
Articolul 4.03 Semnale sonore interzise..... 42
Articolul 4.04 Semnale de pericol..... 43
Articolul 4.05 Radiotelefonie..... 43
Articolul 4.06 Radar..... 43
Articolul 4.07 Sistemul automat de indentificare în navigația interioară/AIS interior..... 44

CAPITOLUL 5
SEMNALIZAREA ŞI BALIZAJUL CĂII NAVIGABILE

Articolul 5.01 Semnalizare..... 45
Articolul 5.02 Balizaj..... 45
Articolul 5.03 Utilizarea semnalelor care reglementează navigația și a semnalelor de balizaj..... 45

CAPITOLUL 6
REGULI DE NAVIGAŢIE

A. GENERALITĂŢI

Articolul 6.01 Definiţii..... 46
Articolul 6.01[1] Nave rapide..... 46
Articolul 6.02 Ambarcaţiuni mici..... 46

B. ÎNTÂLNIRI, DRUMURI CARE SE ÎNCRUCIŞEAZĂ ŞI DEPĂŞIRI

Articolul 6.03 Principii generale..... 46
Articolul 6.03[1] Drumuri care se încrucişează..... 47
Articolul 6.04 Întâlniri: Reguli normale..... 47
Articolul 6.05 Întâlniri: Derogări de la regulile normale..... 48
Articolul 6.06 Întâlniri: nave rapide..... 49
Articolul 6.07 Întâlniri în treceri înguste..... 49
Articolul 6.08 Întâlnire interzisă prin semnalele căii navigabile..... 50
Articolul 6.09 Depăşiri: Prevederi generale..... 50
Articolul 6.10 Depăşirea..... 50
Articolul 6.11 Depăşirea interzisă prin semnalele căii navigabile..... 51

C. ALTE REGULI DE NAVIGAŢIE

Articolul 6.12 Navigaţia pe sectoarele în care drumul de urmat este obligatoriu..... 52
Articolul 6.13 Întoarcerea..... 52
Articolul 6.14 Comportarea la plecare..... 52
Articolul 6.15 Interzicerea de a se angaja în intervalele dintre unităţile unui convoi remorcat..... 53
Articolul 6.16 Porturi şi afluenţi: intrare şi ieşire, ieşirea urmată de traversarea căii navigabile principale..... 53
Articolul 6.17 Navigaţia la aceeaşi înălţime a navelor în marş pe acelaşi drum și interdicția de apropiere între nave..... 54

Articolul 6.18 Interzicerea de a lăsa să se târască ancore, parâme sau lanţuri..... 54
Articolul 6.19 Navigaţia în derivă..... 54
Articolul 6.20 Valuri..... 54
Articolul 6.21 Convoaie..... 55
Articolul 6.21[1] Deplasarea barjelor în afara convoaielor..... 55
Articolul 6.22 Întreruperea temporară a navigaţiei..... 56
Articolul 6.22[1] Navigaţia în dreptul aparatelor plutitoare în lucru, a navelor eşuate sau scufundate şi a navelor cu capacitate de manevră redusă..... 56

D. BACURI

Articolul 6.23 Reguli aplicabile bacurilor..... 56

E. TRECEREA PE SUB PODURI, PRIN BARAJE ŞI ECLUZE

Articolul 6.24 Trecerea pe sub poduri şi prin baraje – Generalităţi..... 56
Articolul 6.25 Trecerea pe sub poduri fixe..... 57
Articolul 6.26 Trecerea pe sub poduri mobile..... 57
Articolul 6.27 Trecerea prin baraje..... 58
Articolul 6.28 Trecerea prin ecluze..... 58
Articolul 6.28[1] Intrarea şi ieşirea din ecluze..... 59
Articolul 6.29 Prioritate de trecere prin ecluze..... 60

F. VIZIBILITATE REDUSĂ; NAVIGAŢIA CU AJUTORUL RADARULUI

Articolul 6.30 Reguli generale de navigaţie în condiţii de vizibilitate redusă; utilizarea radarului..... 60
Articolul 6.31 Semnale sonore în timpul staţionării..... 61
Articolul 6.32 Navigaţia cu radar..... 61
Articolul 6.33 Prevederi pentru navele care nu navigă cu ajutorul radarului..... 62

G. REGULI SPECIALE

Articolul 6.34 Priorităţi speciale..... 62
Articolul 6. 35 Schiul nautic şi activităţi similare..... 63
Articolul 6. 36 Activitatea navelor de pescuit..... 63
Articolul 6. 37 Comportamentul înotătorilor subacvatici sportivi și acțiunile navelor cu privire la aceștia..... 63

CAPITOLUL 7
REGULI DE STAŢIONARE

Articolul 7.01 Principii generale de staţionare..... 64
Articolul 7.02 Staţionare..... 64
Articolul 7.03 Ancorarea..... 65
Articolul 7.04 Legarea..... 65
Articolul 7.05 Locuri de staţionare..... 65
Articolul 7.06 Autorizarea staţionării pentru anumite categorii de nave..... 66
Articolul 7.07 Staţionarea în apropierea navelor, convoaielor împinse și formațiilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase..... 66
Articolul 7.08 Paza şi supravegherea..... 66

CAPITOLUL 8
TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE

Articolul 8.01 Semnalul „ păstraţi distanţa”..... 67

Articolul 8.02 Obligaţia de notificare..... 68

CAPITOLUL 9

Fără obiect

CAPITOLUL 10
PREVENIREA POLUĂRII APELOR ŞI ELIMINAREA DEŞEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR

Articolul 10.01 Definiţii..... 69
Articolul 10.02 Îndatoriri generale de vigilenţă..... 71
Articolul 10.03 Interdicţia de deversare şi aruncare..... 71
Articolul 10.04 Colectarea şi tratarea deşeurilor la bord..... 72
Articolul 10.05 Registru de prevenire a poluării mediului înconjurător(carnet de control al uleiurilor uzate), prevederi referitoare la depozitarea deşeurilor în staţiile de colectare..... 72
Articolul 10.06 Vopsirea şi curăţarea exterioară a navelor..... 73

Anexa nr. 1 - LITERA SAU GRUPUL DE LITERE DISTINCTIVE A NUMELUI ŢĂRII UNDE SE AFLĂ PORTUL DE ATAŞ SAU LOCUL DE ÎNMATRICULARE AL NAVEI..... 74

Anexa nr. 2 - SCĂRI DE PESCAJ ALE NAVELOR DE NAVIGAŢIE INTERIOARĂ..... 75

Anexa nr. 3 - SEMNALIZAREA VIZUALĂ A NAVELOR..... 76

Anexa nr. 4 - LUMINILE ŞI CULORILE LUMINILOR DE SEMNALIZARE ALE NAVELOR..... 101

Anexa nr. 5 - INTENSITATEA ŞI DISTANŢA DE VIZIBILITATE A LUMINILOR NAVELOR..... 102

Anexa nr. 6 - SEMNALE SONORE..... 103

Anexa nr. 7 - SEMNALE CARE SERVESC REGLEMENTĂRII NAVIGAŢIEI PE CALEA NAVIGABILĂ..... 109

Anexa nr. 8 - BALIZAREA CĂII NAVIGABILE..... 123

Anexa nr. 9 - CARNET DE CONTROL AL ULEIURILOR UZATE…….. 137

Anexa nr. 10- SPECIFICAŢII TEHNICE GENERALE APLICABILE ECHIPAMENTULUI RADAR…….. 141

PARTEA a-II-a

REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE PE SECTORUL DUNĂRII CUPRINS ÎNTRE RADA SULINA ŞI PORTUL BRĂILA (Km 175)

CAPITOLUL 1
REGULI GENERALE

Articolul 1.01 Domeniul de aplicare..... 142
Articolul 1.02 Obligaţii..... 142
Articolul 1.03 Semnificaţia unor termeni..... 142
Articolul 1.04 Avize către navigatori..... 143
Articolul 1.05 Obligativitatea pilotării navelor..... 143

CAPITOLUL 2
DOCUMENTE ŞI CONDIŢII TEHNICE ALE NAVELOR

Articolul 2.01 Documentele navelor 143
Articolul 2.02 Certificate de tonaj..... 143
Articolul 2.03 Înclinarea admisă navelor..... 143
Articolul 2.04 Verificarea pescajului navelor..... 144

CAPITOLUL 3
REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE

Articolul 3.01 Direcţia de marş..... 144
Articolul 3.02 Măsuri de siguranţă..... 144
Articolul 3.03 Întâlniri..... 144
Articolul 3.04 Obiecte părăsite în fluviu..... 145
Articolul 3.05 Gabaritele navelor..... 145
Articolul 3.06 Distanţa ce trebuie respectată de nave şi ambarcaţiuni mici..... 145
Articolul 3.07 Blocarea şenalului..... 146

CAPITOLUL 3.1
DISPOZIŢII SPECIALE PE CANALUL SULINA

Articolul 3.1.01 Nave ce nu pot naviga pe Canalul Sulina..... 146
Articolul 3.1.02 Viteza de navigaţie pe Canalul Sulina..... 146
Articolul 3.1.03 Navigaţia la aceeaşi înălţime, întâlniri, depăşiri..... 146
Articolul 3.1.04 Navigaţia pe timp de noapte..... 147
Articolul 3.1.05 Canalul Sulina închis pentru navigaţie..... 147

CAPITOLUL 3.2
DISPOZIŢII SPECIALE LA GURA CANALULUI SULINA

Articolul 3.2.01 Intrarea şi ieşirea prin gura Canalului Sulina..... 147
Articolul 3.2.02 Alegerea locului de ancoraj în rada Sulina..... 148
Articolul 3.2.03 Ordinea intrării din radă în Canalul Sulina..... 148
Articolul 3.2.04 Obligativitatea asistenţei sau remorcării navelor la trecerea prin gura Canalului Sulina..... 148
Articolul 3.2.05 Întâlnirea navelor la gura Canalului Sulina..... 148

CAPITOLUL 4
NAVIGAŢIA ÎN CONDIŢII DIFICILE

Articolul 4.01 Prevederi generale..... 149

Articolul 4.02 Caz special în situaţie de curent puternic pe Canalul Sulina..... 149
Articolul 4.03 Navigaţia pe timp de iarnă..... 149

CAPITOLUL 5
PILOTAREA NAVELOR

Articolul 5.01 Obligativitatea pilotării navelor..... 150
Articolul 5.02 Primirea şi debarcarea pilotului la şi de la bordul navei..... 150
Articolul 5.03 Locuri de îmbarcare şi debarcare a pilotului..... 150
Articolul 5.04 Imposibilitatea îmbarcării şi debarcării pilotului în rada Sulina. Bara impracticabilă..... 151
Articolul 5.05 Tratamentul pilotului la bord..... 151
Articolul 5.06 Îndatoririle pilotului..... 151
Articolul 5.07 Îndatoririle conducătorilor navelor pilotate..... 152
Articolul 5.08 Nerespectarea indicaţiilor pilotului la bordul navelor..... 153
Articolul 5.09 Măsuri de siguranţă la îmbarcarea şi debarcarea pilotului..... 153
Articolul 5.10 Solicitarea pilotului, nave pilot..... 154

CAPITOLUL 6
REMORCARE

Articolul 6.01 Formarea convoaielor..... 154
Articolul 6.02 Obligaţiile remorcherului/împingătorului faţă de navele din convoi..... 154
Articolul 6.03 Accesul convoaielor în bara Sulina..... 154
Articolul 6.04 Remorcaje speciale..... 155

CAPITOLUL 7
MATERIALE PLUTITOARE

Articolul 7.01 Construcţie, dimensiuni..... 155

CAPITOLUL 8
TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE

Articolul 8.01 Declararea mărfurilor periculoase transportate..... 155
Articolul 8.02 Loc de ancorare pentru navele cu mărfuri periculoase. Autorizaţii..... 155

CAPITOLUL 9
RĂSPUNDERI ÎN CAZ DE PREJUDICII

Articolul 9.01 Prejudiciile la nave..... 156
Articolul 9.02 Prejudiciile la calea navigabilă 156

CAPITOLUL 10
PREVENIREA POLUĂRII APELOR ŞI ELIMINAREA DEŞEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR

Articolul 10.01 Informarea asupra producerii unei poluări..... 156
Articolul 10.02 Jurnale de înregistrare şi evidenţă hidrocarburi şi deşeuri..... 157

CAPITOLUL 11
DIVERSE

Articolul 11.01 Cazuri speciale..... 157

PARTEA a-III-a

REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE PE SECTORUL ROMÂNESC AL DUNĂRII FLUVIALE

A. – REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE LA TRECEREA PE SUB PODUL GIURGENI – VADU OII Km 237+800

Articolul 1 Navigaţia pe sub pod. Gabarite de navigaţie..... 158
Articolul 2 Dimensiunile maxime ale convoaielor..... 158
Articolul 3 Exigenţele tehnico – nautice ale convoaielor..... 159
Articolul 4 Locuri de oprire şi condiţii de manevră..... 159

B. – REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE LA TRECEREA PE SUB PODURILE DE LA CERNAVODĂ km 300 şi km 300 + 070

Articolul 1 Navigaţia pe sub poduri..... 160
Articolul 2 Dimensiunile maxime ale convoaielor..... 160
Articolul 3 Exigenţele tehnico – nautice ale convoaielor..... 160
Articolul 4 Locuri de oprire şi condiţii de manevră..... 161

C. - REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE LA TRECEREA PE SUB PODURILE DE LA FETEŞTI Km 42 + 220 şi Km 42 + 300 BRAŢ BORCEA

Articolul 1 Navigaţia pe sub poduri. Gabarite de navigaţie..... 161
Articolul 2 Dimensiunile maxime ale convoaielor..... 162
Articolul 3 Exigenţele tehnico – nautice ale convoaielor..... 162
Articolul 4 Locuri de oprire şi condiţii de manevră..... 162

D. - REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE LA TRECEREA PE SUB PODUL GIURGIU – RUSE Km 488+700

Articolul 1 Navigaţia pe sub pod..... 163
Articolul 2 Gabaritele de navigaţie..... 163
Articolul 3 Ridicarea traveei mobile..... 164
Articolul 4 Semnalizarea pentru navigaţie..... 164
Articolul 5 Reglementarea navigaţiei..... 165
Articolul 6 Dimensiunile maxime ale convoaielor..... 165
Articolul 7 Exigenţele tehnico – nautice ale convoaielor..... 165
Articolul 8 Locuri de oprire şi condiţii de manevră..... 166

PARTEA – I

REGULAMENT DE NAVIGAŢIE PE DUNĂRE

Prezentul Regulament de Navigaţie pe Dunăre (R.N.D.) are la bază Dispoziţiile Fundamentale pentru Navigaţia pe Dunăre (D.F.N.D.) adoptate de Comisia Dunării în anul 2010.

CAPITOLUL 1

PREVEDERI GENERALE

Articolul 1.01 - Semnificaţia unor termeni

În înţelesul prezentului **REGULAMENT DE NAVIGAȚIE PE DUNĂRE**, denumit în continuare Regulament, termenii de mai jos desemnează:

a) Tipuri de nave

1) termenul ***„navă”*** desemnează navele de navigaţie interioară inclusiv ambarcaţiunile mici şi bacurile, precum şi aparatele plutitoare şi navele maritime;

2) termenul ***„navă autopropulsată”*** desemnează orice navă ce utilizează propriile mijloace mecanice de propulsie cu excepția navelor al căror motor nu este folosit decât pentru a efectua deplasări pe distanțe scurte (în porturi sau locuri de încărcare și de descărcare) sau pentru a crește manevrabilitatea lor atunci când remorchează sau împinge;

3) termenul ***„aparat plutitor”*** desemnează orice construcţie plutitoare dotată cu instalaţii mecanice şi destinată să execute lucrări pe căile navigabile sau în porturi (drăgi, elevatoare, bigi, macarale etc.);

4) termenul ***„bac”*** desemnează orice navă care asigură un serviciu de traversare a căii navigabile şi care este clasificată ca bac de autorităţile competente; navele care asigură un asemenea serviciu și nu navigă liber, trebuie să fie în toate cazurile clasificate în categoria „bacuri”.

5) termenul ***„navă rapidă”*** desemnează o navă autopropulsată, cu excepţia ambarcaţiunilor mici, capabilă să navige cu o viteză mai mare de 40 km/h în raport cu apă stătătoare.

6) termenul ***„navă de pasageri”*** desemnează o navă construită si amenajată pentru transportul a mai mult de 12 pasageri;

7) termenul ***„barjă de împingere”*** desemnează orice navă construită sau special amenajată pentru a fi împinsă;

8) termenul ***„barjă de nava maritimă"*** desemnează o barjă de împingere construită pentru a fi transportată la bordul navelor maritime şi care poate naviga pe căile de navigaţie interioară;

9) termenul ***„navă cu vele”*** desemnează orice navă ce navigă numai cu vele; nava ce navigă cu vele şi utilizează în acelaşi timp propriile sale mijloace mecanice de propulsie se consideră navă autopropulsată;

10) termenul ***„ambarcaţiune mică”*** desemnează orice navă a cărei lungime a carenei, exclusiv cârma și bompresul, este mai mică de 20 m, cu excepția navelor care sunt construite și amenajate pentru a remorca, împinge sau pentru a conduce în cuplu nave, altele decât ambarcațiuni mici și cu excepția navelor care sunt autorizate pentru transportul a mai mult de 12 pasageri, a bacurilor și a barjelor de împingere.

11) termenul ***„moto nautica”*** desemnează orice ambarcaţiune mică ce utilizează mijloace mecanice proprii de propulsie, capabilă să transporte una sau mai multe persoane, construită pentru a executa pe apă diverse evoluţii sportive, acrobatice sau de divertisment, de exemplu: „waterbob”, „waterscooter”, „jetbike”, „jetski” şi alte ambarcaţiuni asemănătoare.

b) Convoaie

1) termenul ***„convoi”*** desemnează un convoi remorcat, împins sau o formaţie în cuplu;

2) termenul ***„convoi remorcat”*** desemnează orice grupare compusă din una sau mai multe nave, instalaţii plutitoare sau materiale plutitoare care sunt remorcate de una sau mai multe nave autopropulsate care fac parte din convoi şi sunt numite remorchere;

3) termenul ***„convoi împins”*** desemnează un ansamblu rigid compus din nave din care cel puțin una este plasată în fața navei autopropulsate care asigură propulsia convoiului și care este denumită împingător. De asemenea este considerat rigid un convoi compus dintr-o navă împingător și dintr-o ambarcațiune împinsă cuplată de manieră să permită o articulație ghidată;

4) termenul ***„formaţie în cuplu”*** desemnează un ansamblu compus din nave cuplate bord la bord dar nici una din ele nu este plasată în faţa navei autopropulsate care asigură propulsia formaţiei;

c) Semnale luminoase și sonore

1) termenii: ***„lumină albă”, „lumină roşie”, „lumină verde”, „lumină galbenă”, „lumină albastră”*** desemnează luminile navelor ale căror culori corespund prevederilor Anexei nr. 4 la prezentul Regulament;

2) termenii:***„lumină puternică”, „lumină clară”, „lumină obişnuită”*** desemnează luminile a căror intensitate corespunde prevederilor Anexei nr. 5 la prezentul Regulament;

3) termenii ***„lumină intermitentă”*** şi ***„lumină intermitentă rapidă”***desemnează o lumină care pulsează cu un ritm de 40- 60, respectiv 100 -120 perioade de lumină pe minut;

4) termenul ***„sunet scurt”*** desemnează un sunet cu o durată de cca. 1 secundă, termenul ***„sunet lung”*** desemnează un sunet cu o durată de cca. 4 secunde, intervalul dintre două sunete consecutive fiind de cca. 1 secundă;

5) termenul ***„serie de sunete foarte scurte”*** desemnează o serie de minim şase sunete cu o durată de aproximativ un sfert de secundă fiecare, separate prin pauze cu o durată de aproximativ un sfert de secundă;

6) termenul ***„semnal tritonal”*** desemnează un semnal sonor constituit din trei sunete de tonalităţi diferite, fără întrerupere între ele, cu o durată totală de aproximativ 2 secunde. Frecvenţa sunetelor emise trebuie să fie cuprinsă între 165 Hz şi 297 Hz, iar între sunetul cel mai înalt şi sunetul cel mai jos trebuie să existe o diferenţă de cel

puţin două tonuri întregi. Fiecare serie de trei sunete trebuie să înceapă cu tonul cel mai de jos şi să se termine cu tonul cel mai înalt;

7) termenul ***„serie de bătăi de clopot”*** desemnează două bătăi de clopot;

d) Alţi termeni

1) termenul ***“instalaţie plutitoare”*** desemnează orice ansamblu de construcţii plutitoare care în mod normal nu este destinat pentru a fi deplasat, cum ar fi ştrandurile, docurile, debarcaderele, hangarele pentru nave;

2) termenul ***„material plutitor”*** desemnează plutele precum şi orice construcţie, ansamblu sau mijloc apt să navige, altele decât nave sau instalaţii plutitoare;

3) termenul ***„în staţionare”*** desemnează o navă, un material plutitor sau o instalaţie plutitoare care este, direct sau indirect, la ancoră sau legată la mal;

4) termenul ***„în marş”*** desemnează situaţia în care se află o navă, un material plutitor sau o instalaţie plutitoare care nu este direct sau indirect nici ancorată, nici legată la mal şi nici eşuată. Pentru astfel de nave, materiale plutitoare, sau instalaţii plutitoare în marş, prin termenul ***“a se opri”*** se înţelege oprirea în raport cu malul;

5) termenul ***„navă care pescuieşte”*** desemnează orice navă care pescuieşte cu plase, carmace, traul sau cu alte unelte de pescuit care îi reduc capacitatea de manevră; acest termen nu se referă la navele care pescuiesc cu ajutorul carmacelor (undiţe) lăsate să atârne sau cu alte instrumente de pescuit care nu le reduc capacitatea de manevră;

6) termenul ***„noapte”*** desemnează perioada cuprinsă între apusul şi răsăritul soarelui;

7) termenul ***„zi”*** desemnează perioada cuprinsă între răsăritul şi apusul soarelui;

8) termenul ***„starea de oboseală”*** desemnează o stare de slăbire a capacităţilor fizice de gândire şi de reacţie a organismului uman cauzată de repaus insuficient sau de o îmbolnăvire şi care se manifestă prin devieri în raport cu norma de comportament sau de viteză de reacţie;

9) termenul ***„starea de ebrietate”*** desemnează starea rezultată ca urmare a consumului de alcool, narcotice, medicamente sau alte produse asemănătoare, determinată prin rezultatele analizelor de laborator sau prin indicatori clinici în conformitate cu legislaţia sau practica naţională, sau cu ajutorul unor dispozitive special construite şi autorizate în acest scop;

10) termenul ***„vizibilitate redusă”*** desemnează condiţiile în care vizibilitatea este redusă ca urmare a ceţii, pâclei, viscolului, averselor de ploaie şi altor cauze;

11) termenul ***„viteză de siguranţă”*** înseamnă o viteză la care o navă sau un convoi poate naviga în deplină siguranţă, să efectueze manevre şi să se oprească în limitele de distanţă impuse de circumstanţele şi de condiţiile date;

12) termenul **„cale navigabilă”** desemnează toate căile interioare deschise navigaţiei.

13) termenul ***„şenal”*** desemnează un sector al căii navigabile utilizat pentru navigaţie la un nivel dat şi balizat cu semnale;

14) termenul **„mal stâng”** și **„mal drept”** desemnează partea căii navigabile pentru un observator orientat cu fața spre aval;

15) termenul **„amonte”**desemnează direcția mergând spre izvoare și termenul **„aval”** desemnează direcția mergând spre vărsare;

16) prescurtarea ***„ADN”*** desemnează ***Regulamentul*** anexat la ***Acordul european referitor la transportul internaţional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interioare, CEE-ONU, Geneva 2000;***

17) termenul **„navigație radar”** desemnează navigația efectuată, în condiții de vizibilitate redusă, prin utilizarea radarului.

Articolul 1.02 - Conducător

1. Orice navă sau material plutitor, cu excepţia navelor unui convoi împins altele decât împingătoarul, trebuie să se afle sub autoritatea unei persoane având calificarea necesară în acest scop**.** Această persoană este denumită în continuare conducător.

2. Orice convoi trebuie să se afle de asemenea sub autoritatea unui conducător având calificarea necesară în acest scop.

Conducătorul este desemnat în modul următor:

a) În cazul unui convoi care nu cuprinde decât o navă autopropulsată, conducătorul convoiului va fi conducătorul navei autopropulsate;

b) În cazul unui convoi remorcat care are în față nave autopropulsate în linie de șir, în număr de două sau mai multe, conducătorul convoiului este conducătorul primei nave; totuși dacă prima navă este un remorcher de sprijin temporar, conducătorul convoiului este conducătorul celei de-a doua nave;

c) În cazul unui convoi remorcat care are în față nave autopropulsate, în număr de două sau mai multe, care nu navigă în linie una după alta (în linie de șir) și dintre care una asigură tracțiunea principală, conducătorul convoiului este conducătorul navei care asigură tracțiunea principală;

d) Într-un convoi împins propulsat de două împingătoare unul lângă altul, conducătorul împingătorului care asigură propulsia principală este conducătorul convoiului;

e) În toate celelalte cazuri conducătorul convoiului trebuie să fie desemnat.

3. În timpul marşului conducătorul trebuie să se găsească la bord; în afară de aceasta conducătorul unui aparat plutitor, trebuie să fie întotdeauna la bord în timp ce aparatul plutitor este în lucru;

4. Conducătorul este răspunzător pentru respectarea prevederilor prezentului Regulament pe nava lui, pe convoiul lui, sau pe materialele plutitoare.

Într-un convoi remorcat conducătorii navelor remorcate trebuie să se conformeze ordinelor conducătorului convoiului; totuşi, chiar fără astfel de ordine, ei trebuie să ia toate măsurile cerute de împrejurări pentru buna conducere a navelor pe care le comandă; aceleaşi prevederi se aplică conducătorilor de nave dintr-o formaţie în cuplu care nu sunt conducători ai formaţiei.

5. Orice instalaţie plutitoare trebuie să se afle sub autoritatea unei persoane calificate. Această persoană este răspunzătoare de respectarea dispoziţiilor prezentului Regulament pe instalaţia plutitoare.

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

7. Dacă o navă sau un material plutitor în staţionare nu are conducător, răspunzători pentru respectarea dispoziţiilor prezentului Regulament sunt:

a) persoana însărcinată cu paza şi supravegherea în conformitate cu prevederile art.7.08;

b) operatorul care asigură exploatarea şi proprietarul navei sau materialului plutitor.

Articolul 1.03 - Îndatoririle echipajului şi ale altor persoane aflate la bord

1. Membrii echipajului trebuie să execute ordinele ce le sunt date de către conducătorul navei în cadrul responsabilităţii sale. Ei trebuie să contribuie la respectarea prevederilor prezentului Regulament şi a altor dispoziţii aplicabile.

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

3. Membrii echipajului şi alte persoane aflate la bord care determină temporar ei înşişi ruta şi viteza navei sunt în mod egal responsabili în respectarea prevederilor prezentului Regulament.

4. Capacităţile membrilor de echipaj în serviciu şi ale altor persoane care se află la bord şi participă temporar la navigaţia navei nu trebuie să fie scăzute din cauza oboselii, stării de ebrietate sau din alte cauze.

Articolul 1.04 - Îndatoriri generale de vigilenţă

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

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

a) de a pune în pericol viaţa persoanelor;

b) de a cauza prejudicii navelor sau materialelor plutitoare, malurilor sau lucrărilor şi instalaţiilor de orice natură aflate în calea navigabilă sau în imediata apropiere a acesteia;

c) de a crea piedici navigaţiei;

d) de a cauza prejudicii pentru membrii echipajului şi alte persoane care se află la bordul navelor sau barjelor de care sunt legate, cheiurilor portuare şi de acostare cât şi mediului.

3. Prevederile de mai sus se aplică de asemenea persoanelor responsabile cu paza instalaţiilor plutitoare.

4. Conducătorul și personele aflate la bordul unei ambarcațiuni mici nepuntate aflată în marș au obligația de a purta vestă de salvare. Răspunderea pentru neportul vestei de către pasageri revine conducătorului ambarcațiunii.

Articolul 1.05 - Comportarea în împrejurări deosebite

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

Articolul 1.06 - Folosirea căii navigabile

Lungimea, lăţimea, pescajul, înălţimea deasupra apei şi viteza navelor, convoaielor sau materialelor plutitoare trebuie să fie compatibile cu caracteristicile căii navigabile şi ale lucrărilor de artă.

Articolul 1.07 - Încărcare maximă; număr maxim de pasageri și câmp vizual

1. Navele nu trebuie să fie încărcate deasupra liniei de plutire care corespunde limitei inferioare a mărcilor de bord liber.

2. Încărcătura nu trebuie să limiteze sub 350 m vizibilitatea directă sau laterală înspre bordurile navei. Dacă vizibilitatea directă spre prova și în lateral este împiedicată în timpul navigației, această insuficiență a câmpului vizual poate fi compensată prin utilizarea radarului.

3. Încărcătura nu trebuie să compromită stabilitatea navei și nici rezistența carenei.

4. De asemenea, în cazurile următoare, trebuie să se verifice stabilitatea navelor care transportă containere, înainte de plecarea în marş:

a) dacă lăţimea navei este mai mică de 9,5 m, iar încărcătura de containere depăşeşte un nivel;

b) dacă lăţimea navei este de 9,5 m sau mai mare, iar încărcătura de containere depăşeşte două nivele;

c) dacă lăţimea navei este 11 m sau mai mare, iar încărcătura de containere depăşeşte trei nivele sau mai mult de trei lăţimi;

d) dacă lăţimea navei este 15 m sau mai mare, iar încărcătura de containere depăşeşte trei nivele.

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

Navele rapide nu trebuie să aibă la bord un număr de pasageri mai mare decât numărul de locuri pe scaune.

Articolul 1.08 – Construcţia, echiparea şi echipajul navelor

1. Navele şi materialele plutitoare trebuie să fie construite şi echipate astfel încât să asigure securitatea persoanelor care se găsesc la bord şi siguranţa navigaţiei de o manieră care să corespundă prezentului Regulament;

2. Toate navele, exceptând navele din componenţa unui convoi împins altele decât împingătorul, trebuie să aibă un echipaj suficient de numeros şi calificat pentru a asigura securitatea persoanelor care se află la bord şi siguranţa navigaţiei.

Totuşi, navele nepropulsate ale unei formaţii în cuplu şi unele nave remorcate într-un ansamblu rigid, nu sunt obligate să aibă echipaj atunci când echipajul altor unităţi ale formaţiei în

cuplu sau ansamblului rigid este suficient de numeros şi calificat pentru a asigura securitatea persoanelor care se află la bord şi siguranţa navigaţiei.

3. Aceste prevederi sunt considerate a fi satisfăcute dacă nava este prevăzută cu un certificat de navă, eliberat în conformitate cu « Recomandările referitoare la prescripțiile tehnice aplicabile navelor de navigație interioară » ale Comisiei Dunării sau cu Rezoluția în vigoare a CEE-ONU care face referire la prescripțiile tehnice aplicabile navelor de navigație interioară sau cu Directiva în vigoare a Uniunii Europene cu privire la prescripțiile tehnice aplicabile navelor de navigație interioară, în măsura în care construcția, greementul și echipajul corespund conținutului certificatului de navă.

4. Fără a aduce atingere paragrafului 3, echipamentele de salvare concepute pentru pasageri și menționate în certificatul de navă trebuie să se găsească la bord. Numărul de echipamente de salvare de distribuit pasagerilor trebuie să corespundă numărului de adulți și de copii.

Articolul 1.09 - Ţinerea cârmei

1. În timpul navigaţiei, cârma trebuie să fie ţinută de cel puţin o persoană calificată care să aibă vârsta de cel puţin 16 ani.

2. Pentru a asigura o bună conducere a navei, persoana de la cârmă trebuie să fie în măsură să primească şi să transmită toate informațiile și toate comenzile care sosesc la timonerie sau care pleacă din aceasta. În special, trebuie să fie în măsură de a auzi semnalele sonore şi de a avea o vizibilitate suficient de liberă (bună) în toate direcţiile.

3. Dacă anumite împrejurări particulare impun, pe navă trebuie asigurată o veghe şi un post de ascultare pentru informarea persoanei de la cârmă.

4. La bordul oricărei nave rapide în marş, cârma trebuie ţinută de către o persoană cu o vârstă de cel puţin 21 de ani, care să posede o diplomă prin care se certifică că titularul are calificările prevăzute la articolul 1.02, paragraful 1, cât şi certificatul prevăzut la articolul 4.06, paragraful 1 b). O a doua persoană care deține, de asemenea, aceste documente trebuie să se afle în permanenţă în timonerie, cu excepţia perioadei de acostare şi a manevrei de plecare, precum şi în ecluze şi în avant-porturi.

Articolul 1.10 - Documente de bord şi alte documente

1. În navigaţia internaţională, la bordul navelor, cu excepţia navelor maritime, trebuie să se găsească:

a) actul de naţionalitate şi certificatele tehnice;

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

c) certificatul de echipaj minim de siguranţă (cu excepţia navelor fără echipaj);

d) jurnalul de bord (numai pentru navele autopropulsate), precum şi alte documente referitoare la navigaţie cerute în baza unor convenţii sau acorduri internaţionale;

e) certificatul sau certificatele de conducător de navă şi, pentru ceilalţi membri ai echipajului, carnetul de serviciu completat la zi.

precum alte documente privind navigația cerute în conformitate cu convențiile sau acordurile internaționale.

2. Prin derogare de la paragrafului 1 de mai sus, ambarcaţiunile mici nu sunt obligate să aibă documentele menţionate la paragrafele 1 b) şi 1 d); în plus, pentru ambarcaţiunile mici de agrement, documentul prevăzut la paragraful 1 c) nu este obligatoriu, iar documentul prevăzut la paragraful 1 a) poate fi înlocuit cu un permis naţional de navigaţie.

3. La bordul materialelor plutitoare trebuie să se găsească un permis naţional de navigaţie.

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

5. Totuşi, actul de naţionalitate, certificatele tehnice şi certificatul de tonaj nu este obligatoriu să fie la bordul barjelor de împingere pe care există o placă metalică cu următoarele date:

Numărul oficial de identificare: …….....
Numărul actului de naţionalitate: ……
Autoritatea competentă: ……
Valabil până la: ……

Aceste date trebuie să fie gravate sau poansonate folosind caractere citeţe de minim 6 mm înălţime. Placa metalică trebuie să aibă minim 60 mm înălţime şi 120 mm lungime; ea trebuie să fie fixată definitiv într-un loc uşor vizibil în apropiere de pupa, în bordul tribord.

Concordanţa dintre indicaţiile de pe placă şi cele din actul de naţionalitate al barjei trebuie să fie confirmată de autoritatea competentă al cărei poanson va fi aplicat pe placă. Actul de naţionalitate, certificatele tehnice şi certificatul de tonaj trebuie să fie păstrate de proprietarul barjei.

Articolul 1.11 – Prezența Regulamentelor și Ghidurilor de navigaţie la bordul navei

1. Un exemplar al prezentului Regulament, inclusiv regulile locale stabilite pentru sectorul pe care navighează nava, cu amendamentele ulterioare la acesta, şi prevederile cu caracter temporar, conform art. 1.22, trebuie să se găsească la bordul fiecărei nave, cu excepţia ambarcaţiunilor mici şi a navelor care nu au echipaj și a materialelor plutitoare.

2. La bordul navelor dotate cu o instalaţie de radiotelefonie trebuie să se găsească Ghidul seviciului radiotelefonic în navigația interioară (Basel 2000), partea generală și partea regională, Dunăre.

3. O versiune electronică a documentelor prevăzute la paragrafele 1 și 2 este acceptată cu condiția de a fi accesibilă în orice moment.

Articolul 1.12 - Obiecte periculoase aflate la bord; pierdere de obiecte; obstacole

1. Este interzis să se lase a ieşi în afara bordurilor navelor sau ale materialelor plutitoare, obiecte care ar putea să reprezinte un pericol pentru siguranţa navelor, a materialelor sau instalațiilor plutitoare sau a instalaţiilor aflate pe calea navigabilă sau în vecinătatea ei.

2. Atunci când ancorele sunt ridicate, ele nu trebuie să fie mai jos de fundul sau chila navei sau de planul cel mai de jos al materialului plutitor.

3. Atunci când o navă, un material plutitor sau o instalaţie plutitoare pierde un obiect ce ar putea să creeze un obstacol sau un pericol pentru navigaţie, conducătorul sau persoana responsabilă de instalaţia plutitoare trebuie să anunţe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată indicând, cât mai exact posibil, locul unde a fost pierdut obiectul. Mai mult, în măsura în care este posibil, trebuie să marcheze acest loc cu un reper.

4. Atunci când o navă întâlneşte un obstacol necunoscut, situat în calea navigabilă, conducătorul trebuie să anunţe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată indicând, cât mai exact posibil, locul unde a fost întâlnit obstacolul. Dacă acest obstacol prezintă un pericol pentru navigaţie, trebuie printre altele, în măsura în care este posibil ca acesta să fie marcat.

Articolul 1.13 - Protejarea semnalelor căii navigabile

1. Este interzis navelor şi materialelor plutitoare de a se folosi de semnalele căii navigabile (panouri, geamanduri, flotoare, balize etc.) în sensul de a se lega sau a se trage de acestea, de a le deteriora sau a le face improprii destinaţiei lor.

2. Atunci când o navă sau un material plutitor a deplasat un semnal sau a deteriorat o instalaţie care face parte din semnalizarea căii navigabile, conducătorul trebuie să anunţe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată.

3. În general, orice conducător are datoria să anunţe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată asupra incidentelor sau accidentelor constatate la instalaţiile de semnalizare (stingerea unei lumini, deplasarea unei geamanduri, distrugerea unui semnal etc.).

Articolul 1.14 – Deteriorări cauzate lucrărilor de artă

Atunci când o navă sau un material plutitor a deteriorat o lucrare de artă (ecluză, pod etc.) conducătorul trebuie să anunţe despre aceasta, fără întârziere, căpitănia de port cea mai apropiată.

Articolul 1.15 - Interzicerea deversării în calea navigabilă

1. Este interzis să se arunce, să se deverseze, să se lase să cadă sau să se scurgă în calea navigabilă obiecte sau substanţe de natură a crea o piedică sau un pericol pentru navigaţie sau pentru ceilalţi utilizatori ai căii navigabile.

2. În special este interzis să se arunce, să se deverseze sau să se lase să se scurgă pe calea navigabilă reziduuri petroliere sub orice formă sau a amestecurilor acestor reziduuri cu apă.

3. În caz de deversare accidentală a unei substanţe din cele avute în vedere la paragrafele 1 sau 2, ori în caz de ameninţare cu o astfel de deversare, conducătorul trebuie să anunţe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată indicând, cât mai exact posibil, natura şi locul deversării.

Articolul 1.16 - Salvare şi asistenţă

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

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

Articolul 1.17 - Nave eşuate sau scufundate

1. Conducătorul unei nave eşuate sau scufundate ori al unui material plutitor eşuat sau dezmembrat trebuie să anunţe fără întârziere evenimentul la căpitănia de port cea mai apropiată. În cazul unei nave eşuate sau scufundate, conducătorul sau unul din membrii echipajului trebuie să

rămână la bord sau în imediata apropiere de locul accidentului până în momentul obţinerii permisului de părăsire a locului din partea organelor căpităniei de port.

2. Atunci când în şenal sau în apropierea acestuia, o navă, sau un material plutitor, a eşuat sau s-a scufundat conducătorul său are datoria ca, în cel mai scurt timp şi fără să renunţe la obligaţia de a arăta semnalele prevăzute la art. 3.25, să avertizeze din puncte corespunzătoare şi de la distanţă suficientă de locul accidentului navele care se apropie, pentru ca acestea să aibă posibilitatea să ia măsuri necesare în timp util.

3. În cazul producerii unui accident în timpul trecerii printr-o ecluză, conducătorul trebuie să anunţe imediat evenimentul serviciului ecluzei în cauză.

Articolul 1.18 - Obligaţia de a degaja şenalul

1. Când o navă sau un material plutitor eşuat sau scufundat, sau un obiect pierdut de o navă sau de un material plutitor creează sau ameninţă să creeze o obstrucţionare totală sau parţială a şenalului, conducătorul navei sau al materialului plutitor este obligat să ia toate măsurile pentru degajarea şenalului în termenul cel mai scurt.

2. Aceeaşi obligaţie revine conducătorului a cărui navă este în pericol să se scufunde sau să devină imposibil de manevrat.

Articolul 1.19 - Ordine speciale

1. Conducătorii, precum şi persoanele sub paza cărora se află instalaţii plutitoare, trebuie să se conformeze ordinelor speciale ce le sunt date de reprezentanţii organelor căpităniilor de port în vederea asigurării siguranţei şi a bunei ordini a navigaţiei.

Articolul 1.20 - Control

1. Conducătorii, precum şi persoanele sub paza cărora se găsesc instalaţiile plutitoare, trebuie să acorde reprezentanţilor căpităniilor de port facilităţile necesare pentru a le permite să se asigure de respectarea prevederilor prezentului Regulament şi a altor dispoziţii aplicabile şi mai ales să le faciliteze accesul imediat la bord.

2. Reprezentanții autorităților competente abilitate să facă acest lucru, cu excepția cazurilor speciale în care se aplică dispozițiile unei alte legislații, pot să interzică navigația unei nave prin decizie specială, în special în următoarele cazuri:

a) atunci când nava nu are certificat de navă sau permis național de aprobare pentru navigație sau când aceste documente au expirat;
b) atunci când nava nu îndeplinește condițiile vizate la articolul 1.07;
c) atunci când echipajul sau nava nu îndeplinesc condițiile vizate la articolul 1.08;
d) atunci când aptitudinile conducătorului sau ale membrilor echipajului de serviciu au fost reduse din cauza unei stări de oboseală sau de ebrietate.

Articolul 1.21 - Transporturi speciale

1. Sunt considerate transporturi speciale toate deplasările pe calea navigabilă:
   a) de nave sau convoaie care nu corespund prevederilor art. 1.06 şi art. 1.08;
   b) de instalaţii plutitoare sau de materiale plutitoare, dacă prin deplasarea lor ar putea rezulta cu uşurinţă o piedică sau un pericol pentru navigaţie sau o deteriorare a lucrărilor de artă;

2. Aceste transporturi speciale nu sunt admise decât pe baza unei autorizaţii speciale, eliberată de autorităţile competente.

3. Transporturile speciale sunt supuse condiţiilor pe care aceste autorităţi le vor stabili pentru fiecare caz în parte.

4. Pentru fiecare transport special trebuie să fie desemnat un conducător, ţinându-se cont de prevederile art. 1.02.

Articolul 1.22 - Dispoziţii cu caracter temporar

Conducătorii trebuie să se conformeze dispoziţiilor cu caracter temporar stabilite şi publicate sub formă de aviz de către autoritatea competentă, în cazuri speciale, în vederea siguranţei şi bunei desfăşurări a navigaţiei.

Articolul 1.23 – Desfăşurarea manifestaţiilor sportive şi altele

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

Articolul 1.24 - Adăpostirea şi iernarea navelor

Atunci când condiţiile meteorologice împiedică navele să-şi continue navigaţia, conducătorii pot să se folosească de porturi şi de locuri de adăpostire, cu respectarea dispoziţiilor speciale ale căpităniilor de port stabilite pentru astfel de porturi sau locuri de adăpost impuse de condiţiile locale sau de operaţiunile de încărcare şi descărcare.

Articolul 1.25 - Domeniul de aplicare a prezentului Regulament

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

2. Prezentul Regulament nu exonerează conducătorii navelor de respectarea regulilor speciale de navigaţie stabilite de autorităţile competente în limitele porturilor sau în zonele din afara porturilor unde se desfăşoară operaţiuni de încărcare-descărcare sau lucrări pe calea navigabilă.

3. Conducătorii navelor care urmează să intre între limitele amonte şi aval ale unui port sunt obligaţi să ia măsuri de siguranţă corespunzătoare în conformitate cu regulile speciale şi a condiţiilor din zona de navigaţie respectivă şi să informeze Căpitănia de port prin radiotelefon la intrarea şi ieşirea navei pe acest sector.

CAPITOLUL 2

MĂRCI ŞI SCĂRI DE PESCAJ ALE NAVELOR. DETERMINAREA CAPACITĂŢII NAVELOR

Articolul 2.01 - Mărci de identificare a navelor, cu excepţia ambarcaţiunilor mici

1. Fiecare navă, cu excepţia ambarcaţiunilor mici, trebuie să poarte pe corp sau pe panouri sau pe plăci fixate definitiv următoarele mărci de identificare:

a) numele său sau deviza sa; numele navei va fi înscris pe ambele borduri; totodată va fi aplicat astfel încât să fie vizibil şi din pupa. Dacă într-o formaţie în cuplu sau în convoi împins, una sau mai multe inscripţii ale navei care asigură propulsia sunt mascate, numele trebuie să fie repetat pe panouri, amplasate astfel încât să fie vizibile din direcţiile în care inscripţiile sunt mascate. În afară de aceasta, pe navă se înscrie denumirea (sau denumirea prescurtată) obişnuită a organizaţiei sau armatorului căruia îi aparţine nava. Dacă nava nu are nume sau deviză, pe ea se va înscrie un număr sau numărul de înmatriculare urmat de litera sau literele prevăzute în Anexa nr. 1 din prezentul Regulament pentru indicarea ţării în care se găseşte portul de ataş sau locul de înmatriculare;

b) portul de ataş sau locul de înmatriculare al navei; numele portului de ataş sau al locului de înmatriculare va fi înscris fie pe ambele borduri ale navei, fie pe pupa, şi trebuie să fie urmat de litera sau de literele care indică ţara în care se află acest port de ataş sau loc de înmatriculare;

c) numărul oficial de identificare al navei și care trebuie să fie aplicat conform instrucțiunilor de la pct a).

2. În afară de aceasta, cu excepţia ambarcaţiunilor mici:

a) orice navă destinată transportului de mărfuri trebuie să poarte indicaţia, în tone, a capacităţii sale de încărcare. Această indicaţie trebuie aplicată pe ambele borduri ale navei, pe corpul ei sau pe panouri fixate definitiv;

b) orice navă destinată transportului de pasageri trebuie să poarte indicaţia numărului maxim de pasageri autorizat. Această indicaţie trebuie să fie afişată la bord într-un loc vizibil.

3. Mărcile de identificare menţionate mai sus se înscriu cu caractere latine, foarte citeţ şi de neşters, înscrierea lor cu vopsea în ulei fiind considerată de neşters.

Înălţimea caracterelor trebuie să fie de minim 20 cm pentru nume/deviză şi de minim 15 cm pentru celelalte mărci. Lăţimea caracterelor şi grosimea trăsăturilor trebuie să fie proporţionale cu înălţimea. Caracterele trebuie să aibă o culoare deschisă pe fond închis sau o culoare închisă pe fond deschis. Mărcile de identificare menţionate mai sus pot fi repetate cu litere din alfabetul naţional.

4. Fac excepţie de la prevederile de mai sus navele maritime, care îşi pot păstra mărcile de identificare.

5. Ziua, în marş, navele care au echipaj trebuie să arboreze pavilionul lor naţional, la pupa navei. Navele de mare viteză pot purta în locul pavilionului naţional un panou având forma şi culorile drapelului naţional.

Articolul 2.02 - Mărci de identificare ale ambarcaţiunilor mici

1. Ambarcaţiunile mici trebuie să poarte mărcile oficiale de înmatriculare; atunci când nu sunt prescrise astfel de mărci, ele trebuie să poarte:

a) numele sau deviza lor;

b) numele şi domiciliul proprietarului lor.

2. Mărcile de înmatriculare sau de identificare menţionate la paragraful 1 a) se aplică în exteriorul ambarcaţiunii, folosind caractere latine cu o înălţime de minim 10 cm, foarte citeţe şi de neşters; inscripţionarea lor cu vopsea de ulei fiind considerată de neşters. În lipsa unui nume sau a unei devize pentru ambarcaţiune, se poate indica numele (sau abrevierea obişnuită) a organizaţiei căreia îi aparţine ambarcaţiunea, urmat, dacă e cazul, de un număr.

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

4. Totodată, bărcile de serviciu ale unei nave trebuie să poarte, în interior sau în exterior, numai numele acestei nave, completat la nevoie de alte indicaţii pentru a permite identificarea proprietarului.

Articolul 2.03 - Determinarea capacităţii navelor

Orice navă de navigaţie interioară, cu excepţia ambarcaţiunilor mici, destinată transportului de mărfuri, trebuie să aibă măsurată capacitatea.

Articolul 2.04 - Mărci de încărcare şi scări de pescaj

1. Orice navă, cu excepţia ambarcaţiunilor mici, trebuie să poarte mărcile ce indică planul de afundare maximă. Modalităţile de determinare a liniei de încărcare maximă şi condiţiile de aplicare a mărcilor de încărcare pentru navele de navigaţie interioară, sunt stabilite în Anexa nr. 2 a prezentului Regulament.

Pentru navele maritime, linia de apă dulce de vară, ţine loc de mărcă de încărcare.

2. Orice navă, cu excepţia ambarcaţiunilor mici al cărei pescaj poate atinge un metru trebuie să aibă scări de pescaj. Pentru navele de navigaţie interioară, recomandările Comisiei Dunării cu privire la prevederile tehnice aplicabile navelor de navigaţie interioară stabilesc condiţiile de aplicare a scărilor de pescaj.

Articolul 2.05 - Mărci de identificare a ancorelor

1. Ancorele navelor trebuie să poarte mărci de identificare având caractere care nu pot fi şterse. Atunci când o ancoră este folosită pe o altă navă a aceluiaşi proprietar, marca iniţială poate fi păstrată.

2. Prevederile de la paragraful 1 de mai sus nu se aplică ancorelor navelor maritime şi ambarcaţiunilor mici.

CAPITOLUL 3.

SEMNALIZAREA VIZUALĂ A NAVELOR

I – GENERALITATI

Articolul 3.01 - Aplicare şi definiţii

1. Atunci când condiţiile de vizibilitate impun, semnalizarea de noapte trebuie să fie purtată şi ziua.

2. Schiţele cu semnalizarea prevăzută în prezentul capitol figurează în Anexa nr. 3 a prezentului Regulament.

3. În prezentul capitol:

a) termenul ***"lumină de catarg"*** desemnează o lumină albă puternică, continuă, vizibilă pe un arc de orizont de 225^0 şi dispusă astfel încât să fie văzută din prova până la $22^0$30' înapoia traversului fiecărui bord;
b) termenul ***"lumini din borduri"*** desemnează o lumină verde clară la tribord şi o lumină roşie clară la babord, fiecare dintre aceste lumini proiectând o lumină continuă pe un arc de orizont de $112^0$30' şi dispuse astfel încât să fie vizibile începând din prova până la $22^0$30' înapoia traversului bordului corespunzător;
c) termenul ***"lumină de pupa"*** desemnează o lumină albă sau galbenă, clară sau obişnuită, proiectând o lumină continuă vizibilă pe toată întinderea unui arc de orizont de 135^0 şi dispusă astfel încât să fie vizibilă până la $67^0$30' la fiecare bord începând dinspre pupa;
d) termenul ***"lumină vizibilă din toate părţile"*** desemnează o lumină continuă vizibilă pe toată întinderea unui arc de orizont de 360^0;
e) termenul ***"înălţime"*** desemnează înălţimea deasupra mărcilor de încărcare sau, pentru navele fără mărci de încărcare, deasupra planului liniei de plutire.

Articolul 3.02 - Lumini

În afara altor prevederi, luminile menţionate în prezentul Regulament trebuie să fie continue şi uniforme.

Articolul 3.03 - Panouri, pavilioane şi fanioane

1. În afara altor prevederi menţionate în prezentul Regulament, panourile şi pavilioanele prevăzute în prezentul Regulament trebuie să fie dreptunghiulare.

2. Culorile lor nu trebuie să fie nici murdare, nici decolorate.

3. Dimensiunile lor trebuie să fie suficiente pentru a asigura o bună vizibilitate; această condiţie este considerată îndeplinită în toate cazurile:

a) pentru panouri şi pavilioane:

- dacă lungimea şi lăţimea sunt fiecare de cel puţin 1 m, sau de cel puţin 0,60 m în cazul ambarcaţiunilor mici;

b) pentru fanioane:

- dacă lungimea este de cel puţin 1 m, iar lăţimea la baston este de cel puţin 0,50 m.

Articolul 3.04 - Cilindri, baloane, conuri şi biconuri

1. Cilindrii, baloanele, conurile şi biconurile prevăzute în prezentul Regulament pot fi înlocuite cu dispozitive care prezintă de la distanţă aceeaşi aparenţă.

2. Culorile lor nu trebuie să fie nici decolorate, nici murdare.

3. Dimensiunile lor trebuie să fie suficiente pentru a asigura buna vizibilitate; această condiţie este considerată ca îndeplinită în fiecare caz dacă:

a) înălţimea cilindrilor, este de cel puţin 0,80 m şi diametrul de cel puţin 0,50 m;

b) diametrul baloanelor, este de cel puţin 0, 60 m;

c) înălţimea conurilor şi diametrul bazei lor, este de cel puţin 0,60 m;

d) înălţimea biconurilor, este de cel puţin 0,80 m iar diametrul de cel puţin 0,50 m.

4. Fără a aduce atingere paragrafului 3, ambarcațiunile mici pot utiliza dispozitive de semnalizare ale căror dimensiuni sunt mai mici decât dimensiunile minimale prescrise, cu condiția ca aceste dispozitive să fie destul de mari pentru a fi vizibile cu ușurință.

Articolul 3.05 - Lumini şi semnale interzise

1. Este interzis a se folosi lumini sau semnale, altele decât cele menţionate în prezentul Regulament sau a se folosi luminile sau semnalele menţionate în alte condiţii decât cele prevăzute sau admise de prezentul Regulament.

2. Totuşi, pentru comunicările între nave sau între nave şi uscat, este admisă folosirea altor lumini şi semnale cu condiţia ca acestea să nu poată fi confundate cu luminile sau semnalele menţionate în prezentul Regulament.

Articolul 3.06 - Lumini de rezervă

Atunci când luminile de semnalizare prevăzute în prezentul Regulament nu funcţionează, ele trebuie să fie înlocuite fără întârziere cu lumini de rezervă.

Totodată, atunci când lumina prevăzută trebuie să fie puternică, lumina de rezervă poate fi clară, şi atunci când lumina prevăzută trebuie să fie clară, lumina de rezervă poate să fie obişnuită.

Restabilirea luminilor la puterea prescrisă trebuie să se facă în cel mai scurt timp posibil.

Articolul 3.07 - Interzicerea folosirii luminilor, proiectoarelor, panourilor, pavilioanelor etc.

1. Se interzice folosirea de lumini sau proiectoare, ca şi de panouri, pavilioane sau alte obiecte, dacă acestea pot fi confundate cu luminile sau semnalele menţionate în prezentul Regulament, sau dacă acestea împiedică vizibilitatea sau complică identificarea luminilor sau semnalelor.

2. Se interzice folosirea de lumini sau proiectoare care pot produce o orbire ce ar constitui un pericol sau o împiedicare a navigaţiei sau a circulaţiei terestre.

II - SEMNALIZAREA DE NOAPTE ŞI DE ZI

II. A - SEMNALIZAREA ÎN MARŞ

Articolul 3.08 - Semnalizarea navelor autopropulsate izolate în marş

1. Navele autopropulsate izolate trebuie să poarte:

Noaptea:

a) *o lumină de catarg,* plasată în partea din faţă şi în axa navei, la o înălţime de cel puţin 5 m. Această înălţime poate fi redusă la 4 m când lungimea navei nu depăşeşte 40 m;

b) *lumini din borduri,* dispuse la aceeaşi înălţime şi în acelaşi plan perpendicular pe axa navei, la cel puţin 1 m mai jos faţă de lumina de catarg şi în spatele acesteia; ele trebuie să fie mascate spre interiorul navei astfel încât lumina verde să nu poată fi văzută de la babord şi nici lumina roşie de la tribord;

c) *o lumină de pupa,* plasată în partea din spate şi în axa navei la o înălţime suficientă pentru a fi văzută bine de navele care vin din urmă.

2. Orice navă autopropulsată izolată poate purta în plus, spre pupa, o a doua lumină de catarg, plasată în axa navei la cel puţin 3 m mai sus faţă de lumina de catarg din spre prova, astfel încât distanţa orizontală dintre aceste lumini să fie cel puţin de trei ori mai mare decât distanţa verticală. Orice navă autopropulsată cu o lungime mai mare de 110 m trebuie să poarte a doua lumină de catarg.

3. Orice navă autopropulsată care temporar urmează după o navă autopropulsată de întărire trebuie să păstreze luminile de la paragrafele 1 şi 2 de mai sus.

4. În afară de semnalele prevăzute de alte dispoziţii din prezentul regulament, navele rapide în marş, trebuie să poarte atât ziua, cât şi noaptea:

- două lumini galbene intermitente, puternice şi rapide;

Aceste lumini intermitente trebuie plasate la aproximativ 1 metru una deasupra celeilalte, într-un loc corespunzător şi la o înălţime în aşa fel încât să fie vizibile pe tot orizontul.

5. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau unui baraj, ori la trecerea prin ecluze, navele pot să poarte la o înălţime mai mică luminile de catarg prevăzute mai sus, la paragrafele 1 şi 2 de ale prezentului articol, astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultate.

6. Prevederile prezentului articol nu se aplică ambarcaţiunilor mici şi bacurilor.

Articolul 3.09 - Semnalizarea convoaielor remorcate aflate în marş

1. Orice navă autopropulsată în marş din capul unui convoi remorcat şi orice navă autopropulsată de întărire care navigă în faţa altei nave autopropulsate, a unui convoi împins sau a unei formaţii în cuplu, trebuie să poarte:

Noaptea:

a) *două lumini de catarg* suprapuse la o distanţă de aproximativ 1 m între ele, plasate în partea din faţă şi în axa navei; lumina superioară trebuind să fie la o înălțime de cel

puțin 5 m şi lumina inferioară trebuind plasată, pe cât posibil, la cel puţin 1 m mai sus de luminile din borduri;

b) *lumini din borduri*, corespunzând prevederilor paragrafului 1 b) de la art. 3.08;

c) *o lumină de pupa galbenă*, în locul luminii albe dispusă pe axa navei la o înălţime suficientă pentru a fi bine vizibilă de pe convoiul remorcat care urmează nava, sau de pe nava autopropulsată a convoiului împins sau a formaţiei în cuplu în faţa căreia navigă nava de întărire.

Ziua:

- *un cilindru galben mărginit, sus şi jos, de două benzi negre şi albe*, benzile albe fiind la extremităţile cilindrului.

Acest cilindru trebuie să fie dispus vertical la prova navei, la o înălţime suficientă pentru a fi vizibil din toate părţile.

2. Dacă în capul unui convoi remorcat navigă mai multe nave autopropulsate sau dacă în faţa unei nave autopropulsate, a un convoi împins sau a unei formaţii în cuplu navigă alături, una lângă alta, mai multe nave de întărire, cuplate sau nu, fiecare dintre aceste nave trebuie să poarte:

Noaptea:

În partea din față și în axul navei în locul luminilor de catarg prevăzute la paragraful 1 a) de mai sus, trei lumini de catarg suprapuse, situate la aproximativ 1 m între ele, lumina superioară şi lumina inferioară trebuind să fie dispuse la aceeaşi înălţime ca şi luminile prevăzute la paragraful 1 a).

Ziua:

Cilindrul prescris la paragraful 1 de mai sus.

În cazul în care o navă, un material plutitor sau o instalaţie plutitoare se manevrează de mai multe nave autopropulsate, aceeaşi prevedere se aplică fiecăreia dintre acestea.

3. Navele unui convoi remorcat care urmează nava sau navele vizate la paragrafele 1 și 2 de mai sus trebuie să utilizeze:

Pe timp de noapte:
O lumină albă, vizibilă din toate părțile, amplasată la o înălțime de cel puțin 5 m;

Pe timp de zi:
Un balon galben amplasat într-un loc corespunzător și la o asemenea înălțime încât să fie vizibil din toate părțile.

Totuși,

a) Dacă lungimea părții remorcate a convoiului depășește 110 m, acesta trebuie să poarte, pe timp de noapte, două din semnalele luminoase vizate mai sus din care unul pe partea prova și unul pe partea pupa;

b) Dacă partea remorcată a unui convoi, cuprinde un rând format din mai mult de două nave cuplate, aceste semnale luminoase sau acest balon trebuie să fie purtate numai de cele două nave exterioare ale rândului.

Semnalizarea tuturor navelor remorcate ale unui convoi trebuie, pe cât posibil, să fie amplasată la aceeași înălțime deasupra planului apei.

4. Nava sau navele situate în coada convoiului remorcat trebuie să poarte, în afara semnalizării prevăzută la paragraful 3 de mai sus:

Noaptea:
- lumina de pupa conform prevederilor paragrafului 1 c) de la art. 3.08.

Dacă convoiul se termină printr-un rând format din mai mult de două nave cuplate, această lumină trebuie să fie purtată numai de către cele două nave aflate în partea exterioară a rândului. Dacă convoiul se termină cu ambarcaţiuni mici, nu trebuie să se ţină cont de aceste ambarcaţiuni pentru aplicarea prezentului paragraf.

5. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau a unui baraj, ori la trecerea prin ecluze, navele unui convoi remorcat pot să poarte la o înălţime mai mică luminile de catarg prevăzute mai sus la paragraful 1 a) şi paragrafele 2 și 3 ale prezentului articol, astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultate.

6. Dacă navele vizate la paragraful 3 de mai sus sunt nave care vin direct de pe mare sau care pleacă pe mare, acestea pot:

Pe timp de noapte:
În locul semnalizării luminoase albe, să utilizeze semnalizările luminoase laterale prescrise la paragraful 1 b) al articolului 3.08;

Pe timp de zi:
Să utilizeze balonul galben.

7. Prevederile prezentului articol nu se aplică ambarcaţiunilor mici care remorchează numai ambarcaţiuni mici şi nici ambarcaţiunilor mici remorcate.

Articolul 3.10 - Semnalizarea convoaielor împinse în marş

1. Convoaiele împinse, trebuie să poarte:

Noaptea:

a) *i) trei lumini de catarg la prova navei aflată în capul convoiului*. Aceste lumini trebuiesă fie dispuse sub forma unui triunghi echilateral cu baza orizontală într-un plan perpendicular pe axa longitudinală a convoiului. Lumina superioară trebuie să fie la o înălţime de cel puţin 5 m. Cele două lumini inferioare trebuie să fie dispuse la o distanţă de aproximativ 1,25 m una de alta şi la o distanţă de aproximativ 1,10 m sub lumina superioară.

ii) o lumină de catarg în fața oricărei alte nave a cărei lățime totală este vizibilă din față. Această lumină/semnal luminos trebuie să fie plasată pe cât posibil cu 3 metri mai jos de semnalul luminos superior vizat la punctul i).

Catargele care poartă aceste lumini trebuie să fie plasate pe axa longitudinală a navei pe care acestea se află;

b) *lumini din borduri* corespunzând specificaţiilor paragrafului 1 b) de la art. 3.08; aceste lumini trebuie să fie dispuse pe partea cea mai lată a convoiului, cât mai aproape

posibil de împingător, la distanţa de cel mult 1 m de bordurile convoiului şi la o înălţime de cel puţin 2 m;

c) *i) trei lumini de pupa pe împingător* care să corespundă prevederilor paragrafului 1 c) de la art. 3.08, amplasate pe o linie perpendiculară pe axa longitudinală, la o distanţă de aproximativ 1,25 m una de alta şi la o înălţime suficientă pentru ca ele să nu poată fi mascate de una dintre celelalte nave ale convoiului.

ii) o lumină pupa pe fiecare navă a cărei lățime totală este vizibilă din spate; totuși când mai mult de două nave, altele decât împingătorul sunt vizibile din pupa, această lumină nu trebuie să fie purtată decât de cele două nave care se găsesc în exteriorul convoiului. Este permis să se mascheze aceste lumini de pupa astfel încât să nu-l orbească pe conducătorul convoiului.

2. Prevederile paragrafului 1 de mai sus se aplică de asemenea convoaielor împinse precedate noaptea de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire. Totodată, luminile de pupa prevăzute la paragraful 1 c) i) de mai sus trebuie să fie galbene în locul celor albe.

Atunci când un convoi de împingere este precedat, pe timp de zi, de mai multe nave autopropulsate de întărire, împingătorul trebuie să poarte balonul galben prevgăzut la paragraful 3 al articolului 3.09.

3. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau unui baraj, ori la trecerea prin ecluze, convoiul împins poate purta la o înălţime mai mică luminile de catarg prevăzute la paragraful 1 a) de mai sus, astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultate.

4. Convoaiele împinse cu două împingătoare în formație cu cuplu, trebuie să poarte pe timp de noapte semnalele luminoase de pupa vizate la paragraful 1) c) i) de mai sus pe împingătorul care asigură tracțiunea principală, celălalt împingător trebuie să poate lumina de pupa vizată la paragraful 1 c) ii) de mai sus.

5. Pentru aplicarea prezentului capitol, convoaiele împinse ale căror dimensiuni maximale nu depășesc 110 m pe 12 m sunt considerate ca nave autopropulsate izolate.

Articolul 3.11 - Semnalizarea formaţiilor în cuplu aflate în marş

1. Formaţiile în cuplu trebuie să poarte:
Noaptea:

a) *o lumină de catarg pe fiecare navă autopropulsată* care să corespundă prevederilor paragrafului 1 a) de la art. 3.08; totuși, pe navele nepropulsate, această lumină de catarg poate fi înlocuită de o lumină albă, vizibilă din toate părțile, care corespunde specificațiilor paragrafului 3 al articolului 3.09, amplasată într-un loc corespunzător, dar nu mai sus decât lumina de catarg a navei sau a navelor autopropulsate;

b) *luminile din borduri,* corespunzând prevederilor paragrafului 1 b) de la art. 3.08; aceste lumini trebuie să se situeze în exteriorul formaţiei, pe cât posibil la aceeaşi înălţime şi la cel puţin 1 m mai jos de lumina de catarg cea mai joasă;

c) pe fiecare navă, *lumina de pupa* prevăzută la paragraful 1 c) de la art. 3.08.

2. Prevederile paragrafului 1 de mai sus se aplică de asemenea formaţiilor în cuplu care sunt precedate noaptea de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire. Când o formație în cuplu

este precedată pe timp de zi de una sau mai multe nave de întărire, fiecare navă din formație trebuie să poarte balonul galben vizat la paragraful 3 al articolului 3.09.

3. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau baraj, sau la trecerea prin ecluze, formaţia în cuplu poate purta luminile de catarg prevăzute mai sus la paragraful 1 a) la o înălţime mai mică, astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultăţi.

4. Prevederile prezentului articol nu se aplică nici ambarcaţiunilor mici care duc în cuplu numai ambarcaţiuni mici, nici ambarcaţiunilor mici care navigă în cuplu.

5. În scopul aplicării prezentului capitol, formațiile în cuplu cu o lungime care nu depășește 110 m și cu o lățime care nu depășește 12 m sunt considerate ca fiind nave autopropulsate izolate.

Articolul 3.12 – Semnalizarea navelor cu vele aflate în marş

1. Navele cu vele trebuie să poarte:

Noaptea:

a) *luminile din borduri,* prevăzute la paragraful 1 b) de la art. 3.08; totuşi, aceste lumini pot fi lumini obişnuite în loc de lumini clare;

b) *lumina de pupa,* prevăzută la paragraful 1 c) de la art. 3.08.

2. În afara luminilor prevăzute la paragraful 1 de mai sus, o navă cu vele poate purta:

- două lumini obişnuite sau clare suprapuse, vizibile din toate direcţiile, din care lumina superioară trebuie să fie roşie şi lumina inferioară verde; aceste lumini trebuie să fie amplasate într-un loc corespunzător, în vârful sau în partea superioară a catargului, la cel puţin 1 m una de alta.

3. Orice navă care navigă cu vele și care utilizează în același timp propriile mijloace mecanice de propulsie trebuie să poarte:

Pe timp de noapte:
Luminile vizate la paragraful 1, precum și o lumină de catarg în locul luminilor vizate la paragraful 2.

Pe timp de zi:
Un con negru cu vârful in jos.

Acest con trebuie să fie plasat cât mai sus posibil și într-un loc unde va fi cel mai vizibil.

4. Dispozițiile paragrafelor 1 și 2 ale prezentului articol nu sunt aplicabile micilor ambarcațiuni. Dispozițiile paragrafului 2 nu sunt aplicabile navelor vizate la articolul 3.35.

Articolul 3.13 - Semnalizarea ambarcaţiunilor mici aflate în marş

1. Ambarcaţiunile mici autopropulsate izolate trebuie să poarte:

Noaptea:

a) *o lumină de catarg;* această lumină trebuie să fie dispusă în axa ambarcaţiunii la cel puţin 1 m deasupra luminilor din borduri și trebuie să fie clară şi nu puternică;

b) *lumini din borduri;* aceste lumini pot fi obişnuite în loc de clare şi trebuie să fie dispuse astfel:

i) aşa cum prevede paragraful 1 b) de la art. 3.08, sau

ii) una lângă cealaltă sau în aceeaşi lampă (acelaşi felinar), în axa ambarcaţiunii, la prova sau aproape de prova;

c) *o lumină de pupa* care să corespundă prevederilor paragraful 1 c) de la art. 3.08.

Totuşi, această lumină poate fi suprimată dar, în acest caz, lumina de catarg prevăzută la paragraful a) de mai sus, trebuie să fie înlocuită cu o lumină albă clară, vizibilă din toate părţile.

2. Ambarcaţiunile mici autopropulsate navigând izolat, cu o lungime mai mică de 7 m, pot, în locul luminilor prevăzute la paragraful 1 de mai sus, să poarte o lumină albă obişnuită dispusă într-un loc corespunzător şi la o înălţime de la care să fie vizibilă din toate părţile.

3. Dacă o ambarcaţiune mică remorchează sau duce în cuplu numai ambarcaţiuni mici, ea trebuie să poarte luminile prevăzute la paragraful 1 de mai sus.

4. Ambarcaţiunile mici remorcate sau duse în cuplu trebuie să poarte o lumină albă obişnuită, vizibilă din toate părţile. Această dispoziţie nu se aplică bărcilor de serviciu ale navelor.

5. Ambarcaţiunile mici cu vele trebuie să poarte:

Noaptea:

- *fie luminile din borduri şi o lumină de pupa, însă luminile din borduri trebuie să fie dispuse una lângă alta sau în aceeaşi lampă (acelaşi felinar)* în axa ambarcaţiunii, la prova sau aproape de prova, iar lumina de pupa trebuie să fie dispusă în partea din spate a ambarcaţiunii; totuşi aceste lumini pot fi lumini obişnuite;

- *fie luminile din borduri şi o lumină de pupa, dispuse în aceeaşi lampă (acelaşi felinar)* amplasată într-un loc corespunzător în vârful sau în partea superioară a catargului; aceaste lumini pot fi obişnuite;

- fie, în cazul ambarcaţiunilor cu o lungime mai mică de 7 m, *o lumină albă obişnuită,* vizibilă din toate părţile. La apropierea altor nave, aceste ambarcaţiuni sunt obligate în afară de aceasta să arate o a doua lumină albă obişnuită.

6. Ambarcaţiunile mici izolate care nu sunt nici autopropulsate nici cu vele trebuie să poarte:

Noaptea:

- o *lumină albă obişnuită*, vizibilă din toate părţile.

Totuşi bărcile de serviciu care se găsesc în aceleaşi condiţii trebuie să arate această lumină numai la apropierea altor nave.

7. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau a unui baraj, ori la trecerea prin ecluze, luminile de catarg prevăzute în prezentul articol pot fi purtate la o înălţime mai mică, astfel încât această trecere să poată fi efectuată fără dificultăţi.

Articolul 3.14 - Semnalizarea suplimentară a navelor în marş şi care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase

1. Navele care efectuează transporturi de substanțe inflamabile conform ADN, trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de prezentul Regulament, următoarea semnalizare, conform sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN:

Pe timp de noapte:
O lumină albastră;

Pe timp de zi:
Un con albastru, cu vârful în jos, așa cum se indică in capitolul 3.2 din ADN în tabelul A, coloana 12 sau în tabelul C, coloana 19.

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

2. Navele care efectuează transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform ADN, trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de prezentul Regulament, următoarea semnalizare, în conformitate cu sub-secțiunile 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 ale ADN:

Pe timp de noapte:
Două lumini albastre;

Pe timp de zi:
Două conuri albastre, cu vârful în jos, așa cum se indică la capitolul 3.2 al ADN în tabelul A, coloana 12 sau în tabelul C, coloana 19.

Aceste semnale trebuie să fie plasate la o distanță de aproximativ 1 m unul de altul într-un loc adecvat și destul de sus pentru a fi vizibile din toate părțile; cele două conuri albastre pot de asemenea să fie înlocuite de două conuri albastre în prova și două conuri albastre în pupa navei, din care acestea din urmă sunt situate la o înălțime de cel puțin 3 m.

3. Navele care efectuează transporturi de substanțe explozibile conform ADN, trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de prezentul Regulament, următoarea semnalizare conform sub-secțiunii 7.1.5.0 din ADN:

Pe timp de noapte:
Trei lumini albastre;

Pe timp de zi:
Trei conuri albastre cu vârful în jos așa cum se indică în capitolul 3.2 din ADN, tabelul A, coloana 12.

Aceste semnale trebuie să fie plasate la o distanță de aproximativ 1 m unul față de altul într-un loc adecvat și destul de sus pentru a fi vizibile din toate părțile.

4. Atunci când un convoi împins sau o formațiune în cuplu cuprinde una sau mai multe nave vizate la paragrafele 1, 2 sau 3 de mai sus, nava care asigură propulsia convoiului împins sau a formațiunii în cuplu este cea care trebuie să poarte semnalizarea prescrisă la paragrafele 1, 2 sau 3 de mai sus.

5. Convoaiele împinse propulsate de două împingătoare plasate unul lângă altul trebuie să poarte semnalizarea vizată la paragraful 4 de mai sus pe împingătorul plasat la tribord.

6. Navele, convoaiele împinse sau formațiunile în cuplu care transportă împreună mai multe substanțe periculoase vizate la paragrafele 1, 2 și 3 de mai sus trebuie să poarte semnalizarea relativă la substanța periculoasă care impune cel mai mare număr de semnale luminoase sau de conuri albastre.

7. Navele care nu sunt obligate să poarte semnalizarea vizată la paragrafele 1, 2 sau 3 de mai sus dar care sunt prevăzute cu un certificat de aprobare conform secțiunii 8.1.8 din ADN sau cu un certificat provizoriu în conformitate cu secțiunea 8.1.9 din ADN și care respectă dispozițiile de securitate aplicabile navelor vizate la paragraful 1 de mai sus pot, la apropierea de ecluze, să poarte semnalizarea vizată la paragraful 1 de mai sus atunci când vor să fie ecluzate împreună cu o navă constrânsă să utilizeze semnalizarea la care face referire paragraful 1 de mai sus.

8. Intensitatea luminilor albastre prescrise în prezentul articol trebuie să corespundă cel puțin cu cea a luminilor albastre obișnuite.

Articolul 3.15 – Semnalizarea navelor autorizate să transporte mai mult de 12 pasageri și a căror lungime a corpului navei este mai mică de 20 m

Navele autorizate pentru transportul a mai mult de 12 pasageri și a căror lungime maximă a carenei este mai mică de 20 m trebuie să poarte:

Pe timp de zi:
Un bicon galben amplasat într-un loc adecvat și la o asemenea înălțime încât să fie vizibil din toate părțile.

Articolul 3.16 - Semnalizarea bacurilor în marş

1. Bacurile care nu navigă liber trebuie să poarte:

Noaptea:

a) *o lumină albă clară* vizibilă din toate părţile şi dispusă la o înălţime de cel puţin 5 m; totuşi, această înălţime poate fi redusă dacă lungimea bacului nu depăşeşte 20 m.

b) *o lumină verde clară* vizibilă din toate părţile şi dispusă la aproximativ 1 m deasupra luminii prevăzute la paragraful 1 a) de mai sus.

Ziua:
- *un balon verde* dispus la o înălţime de cel puţin 5 m.

2. Barca sau flotorul din capul unui bac cu cablu longitudinal trebuie să fie prevăzut pe timp de noapte cu o lumină albă clară, vizibilă din toate părțile plasată la cel puțin 3 m deasupra planului apei.

3. Bacurile care navigă liber trebuie să poarte:

Noaptea:
a) *o lumină albă* clară vizibilă din toate părţile, după cum prevede paragraful 1 a) de mai sus;

b) *o lumină verde* clară vizibilă din toate părţile, după cum prevede paragraful 1 b) de mai sus;

c) *luminile din borduri şi lumina de pupa*, după cum se prevede la paragrafele 1 b) şi 1 c) de la art. 3.08.

Ziua:
- *un balon verde* aşa cum este prevăzut la paragraful 1 de mai sus.

Articolul 3.17- Semnalizarea suplimentară a navelor care beneficiază de prioritate de trecere

Navele cărora autoritatea competentă le-a eliberat un certificat de prioritate pentru trecerea prin locurile unde ordinea de trecere este reglementată de către aceasta, trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de celelalte dispoziții ale prezentului Regulament:

Pe timp de zi:
Un fanion roșu înălțat la prova la o înălțime suficientă pentru a fi bine vizibil.

Articolul 3.18. – Semnalizarea suplimentară a navelor incapabile să manevreze

1. Orice navă incapabilă să manevreze trebuie, la nevoie, în afară de luminile stabilite prin celelalte prevederi ale prezentului Regulament, să arate:

Noaptea:
Fie o lumină roşie balansată; în cazul ambarcaţiunilor mici, această lumină poate fi albă în loc de roşie;

Fie două lumini roșii suprapuse la aproximativ 1 m distantă una deasupra alteia, amplasate într-un loc adecvat și la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile;

Pe timp de zi:
Fie un pavilion roșu balansat;

Fie două baloane negre suprapuse la aproximativ 1 m distanță unul deasupra altuia, amplasate într-un loc adecvat și la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile.

2. În caz de necesitate, o astfel de navă trebuie în plus să emită şi semnalele sonore regulamentare.

Articolul 3.19 - Semnalizarea în marş a materialelor plutitoare şi a instalaţiilor plutitoare

Fără a încălca prevederile speciale ce s-ar putea impune în baza art. 1.21, materialele plutitoare şi instalaţiile plutitoare trebuie să poarte:

Noaptea:
- *lumini albe clare* vizibile din toate părţile, în număr suficient pentru a indica conturul lor.

II. B – SEMNALIZAREA ÎN STAŢIONARE

Articolul 3.20 - Semnalizarea navelor în staţionare

1. Orice navă în staţionare, cu excepția navelor enumerate în articolele 3.22 şi 3.25, trebuie să poarte:

Noaptea:

- o *lumină albă obişnuită* vizibilă din toate părţile şi dispusă la o înălţime de cel puţin 3 m.

Această lumină poate fi înlocuită de o lumină albă obişnuită la prova şi o lumină albă obişnuită la pupa, vizibile din toate părțile, plasate pe partea șenalului la aceeași înălțime.

Ziua:
- numai pentru navele care staționează în larg fără acces direct sau indirect la mal, un balon negru amplasat într-un loc adecvat la prova la o asemenea înălțime încât să fie vizibil din toate părțile.

2. Un convoi împins staţionat în larg (fără a avea acces direct sau indirect la maluri) trebuie să poarte:

Noaptea:

- pe fiecare navă a convoiului o lumină obișnuită albă vizibilă din toate părțile, amplasată într-un loc adecvat la o înălțime de cel puțin 4 m. Totalul luminilor purtate de barje poate fi limitat la patru, sub rezerva ca conturul convoiului să fie bine indicat;

Pe timp de zi:
- un balon negru pe nava din fața convoiului sau pe navele exterioare din fața convoiului și pe împingător, dacă e cazul.

3. O ambarcaţiune mică în staţionare, cu excepţia bărcilor de serviciu ale navelor, poate purta:

- în locul luminilor prevăzute la paragrafele 1 și 2 de mai sus, *o lumină albă, obişnuită* dispusă într-un loc corespunzător şi la o înălţime de la care să fie vizibilă din toate părţile.

4. Semnalizarea prevăzută în prezentul articol nu este obligatorie:

a) când nava sau convoiul este în staţionare pe o cale navigabilă unde navigaţia este temporar imposibilă sau interzisă;

b) când nava staționează de-a lungul malului şi este suficient luminată de la acest mal;

c) când nava sau convoiul este în staţionare în afara limitei şenalului într-o poziţie nepericuloasă;

d) când o ambarcaţiune mică este legată la mal.

Articolul 3.21 - Semnalizarea suplimentară a navelor în staţionare care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase

Prevederile art. 3.14 se aplică de asemenea navelor, convoaielor şi formaţiunilor în cuplu prevăzute la prezentul articol atunci când se află în staţionare.

Articolul 3.22 - Semnalizarea bacurilor în staţionare la debarcaderul lor

1. Bacurile care nu navigă liber, staţionate la debarcaderul lor, trebuie să poarte luminile de noapte prevăzute la paragraful 1 de la art. 3.16. În plus, barca sau flotorul din capul bacurilor cu cablu longitudinal trebuie să poarte lumina prescrisă la paragraful 2 al articolului 3.16.

2. Bacurile care navigă liber, în exploatare staţionate la debarcaderul lor, trebuie să poarte noaptea luminile prevăzute la paragraful 1 de la art. 3.16. Pentru o staţionare de scurtă durată, ele pot purta de asemenea luminile prevăzute la paragrafele 1 b) şi 1 c) de la art. 3.08.

Lumina verde prevăzută la paragraful 3 b) de la art. 3.16 trebuie să fie stinsă de îndată ce activitatea se întrerupe.

Articolul 3.23 - Semnalizarea materialelor plutitoare şi a instalaţiilor plutitoare în staţionare

Fără a încălca prevederile speciale care pot fi impuse în baza art.1.21, materialele plutitoare şi instalaţiile plutitoare, trebuie să poarte:

Noaptea:

- *lumini albe obişnuite*, vizibile din toate părţile, în număr suficient pentru a indica conturul lor din partea şenalului navigabil.

In acest caz sunt aplicabile prevederile art. 3.20, paragraful 4.

Articolul 3.24 - Semnalizarea plaselor sau a altor unelte de pescuit aparţinând navelor de pescuit în staţionare

Dacă plasele sau alte unelte de pescuit ale navelor care pescuiesc, sunt întinse în apropierea şenalului sau altor căi navigabile şi constituie un pericol pentru navigaţie acestea trebuie să fie semnalizate astfel:

Noaptea:
- *lumini albe obişnuite,* vizibile din toate părţile, în număr suficient pentru a indica poziţia lor.

Ziua:
- prin flotoare galbene sau pavilioane galbene în număr suficient pentru a indica poziţia lor.

Articolul 3.25 - Semnalizarea aparatelor plutitoare în lucru şi a navelor eşuate sau scufundate

1. Aparatele plutitoare în lucru şi navele care efectuează lucrări sau operaţiuni de măsurare sau lucrări hidrografice, în staţionare, trebuie să poarte:

a) în partea sau în părţile în care şenalul este liber:

Noaptea:

- *două lumini verzi obişnuite* sau *două lumini verzi clare* dispuse la aproximativ 1 m una deasupra celeilalte,

Ziua:

- *două biconuri verzi suprapuse*, dispuse la aproximativ 1 m unul deasupra celuilalt,

şi, dacă este cazul,

b) în partea în care şenalul nu este liber:

Noaptea:
- *o lumină roşie obişnuită* sau o *lumină roşie clară* dispuse la aceeaşi înălţime ca cea mai înaltă dintre cele două lumini verzi prevăzute la paragraful 1 a) de mai sus, având aceeaşi intensitate;

Ziua:

- *un balon roşu dispus la aceeaşi înălţime cu biconul superior din cele două biconuri verzi* prevăzute la paragraful 1a) de mai sus;

sau, în cazul în care aceste nave trebuie să fie protejate împotriva valurilor,

a. în partea sau în părţile în care şenalul este liber:

Noaptea:
- *o lumină roşie obişnuită şi o lumină albă* obişnuită sau *o lumină roşie clară şi o lumină albă clară*, dispuse la aproximativ 1 m una deasupra celeilalte, lumina roşie fiind mai sus

Ziua:
- *un pavilion a cărui jumătate superioară este roşie iar cea inferioară albă* sau *două pavilioane* sau *baloane dispuse unul deasupra celuilalt, din care cel superior este roşu iar cel inferior este alb*;

şi, dacă este cazul,

b. în partea în care şenalul nu este liber:

Noaptea:

- *o lumină roşie* dispusă la aceeaşi înălţime cu lumina roşie prevăzută la paragraful 1 c) de mai sus şi de aceeaşi intensitate cu aceasta.

Ziua:
- *un pavilion roşu dispus la aceeaşi înălţime ca şi pavilionul roşu şi alb sau pavilionul roşu dispus în cealaltă parte*.

2. Semnalizarea prescrisă pe timp de zi la paragraful 1 de mai sus la punctele a) şi b) poate fi înlocuită cu următoarele semnale:

a) Pe partea sau părțile unde trecerea e liberă, panoul de autorizare E.1 (anexa 7), şi, dacă e cazul,
b) Pe partea unde trecerea nu e liberă, panoul de interdicție A.1 (anexa 7), amplasat la aceeași înălțime ca şi panoul prescris la punctul a) de mai sus.

3. Semnalizarea prescrisă la paragrafele 1 şi 2 de mai sus trebuie să fie plasată la o asemenea înălțime încât să fie vizibilă din toate părțile. Pavilioanele pot fi înlocuite prin panouri de aceeaşi culoare.

4. Navele eşuate sau scufundate trebuie să poarte luminile prevăzute în acest articol la paragrafele 1 c) şi 1 d). Dacă poziţia unei nave scufundate împiedică punerea semnalelor corespunzătoare, acestea trebuie să fie amplasate pe bărci, geamanduri sau pe alte mijloace corespunzătoare.

5. Căpităniile de port pot da derogare de la obligaţia de a purta luminile prevăzute în acest articol la paragrafele 1 a), 1 b), 2 a) sau 2 b) de mai sus.

Articolul 3.26 - Semnalizarea ancorelor care pot constitui un pericol pentru navigaţie

1. Dacă, în cazurile prevăzute la art. 3.20 şi art. 3.23, noaptea, ancorele navelor, materialelor plutitoare, aparatelor plutitoare şi a instalaţiilor plutitoare sunt fundarisite în aşa fel încât ele prezintă un pericol pentru navigaţie, luminile de staţionare care se găsesc cel mai aproape de aceste ancore trebuie să fie înlocuite prin două lumini albe obişnuite, vizibile din toate părţile, dispuse una deasupra celeilalte la o distanţă de aproximativ 1 m.

2. Navele, materialele plutitoare, aparatele plutitoare şi instalaţiile plutitoare trebuie să semnalizeze fiecare dintre ancorele lor care pot constitui un pericol pentru navigaţie:

Noaptea:
- printr-un flotor cu reflector radar care să poarte o lumină albă obişnuită, vizibilă din toate părţile.

Ziua:
- *un flotor galben cu reflector radar*.

3. Atunci când cablurile sau lanțurile de ancoră ale unui ambarcațiuni plutitoare pot prezenta un pericol pentru navigație, acestea trebuie semnalizate.

Pe timp de noapte:
Printr-un flotor cu reflector radar purtând o lumină obişnuită albă, vizibilă din toate părțile;

Pe timp de zi:
Un flotor galben cu reflector radar.

III – SEMNALIZĂRI SPECIALE

Articolul 3.27 - Semnalizarea navelor de supraveghere fluvială, a navelor de stins incendii și a navelor de salvare

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

a) ziua, *pavilionul lor naţional şi un pavilion alb în centrul căruia se găseşte semnul distinctiv sus menţionat*;

b) ziua şi noaptea, *o lumină albastră intermitentă dacă aceasta este necesară pentru exercitarea atribuţiilor lor.*

Cu autorizarea unei autorităţi competente, lumina intermitentă vizată la punctul b) poate fi purtată de navele de serviciu de incendiu când se duc să acorde ajutor şi de navele care efectuează operaţiuni de salvare.

Articolul 3.28 - Semnalizarea suplimentară a navelor în marş care efectuează lucrări în calea navigabilă

Navele în marş care efectuează în calea navigabilă lucrări sau operaţiuni de sondaj sau măsurători pot arăta, fără a încălca semnalizarea ce le este aplicabilă în baza celorlalte prevederi ale prezentului Regulament:

- noaptea şi ziua: *o lumină* galbenă clară sau obişnuită intermitentă, vizibilă din toate părţile.

Folosirea acestei semnalizări se limitează numai la navele care au o autorizaţie scrisă din partea căpităniei de port.

Articolul 3.29 - Semnalizarea suplimentară în vederea protejării împotriva valurilor

1. Navele, materialele plutitoare şi instalaţiile plutitoare în marş sau în staţionare (în afară de cele prevăzute la art. 3.25) care trebuie să fie protejate împotriva valurilor cauzate de trecerea altor nave sau materiale plutitoare pot arăta, fără a încălca semnalizarea ce le este aplicabilă în baza dispoziţiilor celorlalte articole ale prezentului capitol:

- noaptea: *o lumină roşie obişnuită şi o lumină albă obişnuită,* sau *o lumină roşie clară şi o lumină albă clară*, dispuse la o distanţă de aproximativ 1 m una deasupra celeilalte, lumina roşie fiind deasupra, într-un loc din care aceste lumini să fie vizibile din toate părţile şi să nu poată fi confundate cu alte lumini;

- ziua: *un pavilion cu jumătatea superioară roşie şi cea inferioară albă*, dispus într-un loc corespunzător şi la o astfel de înălţime încât să fie vizibil din toate părţile. Acest pavilion poate fi înlocuit cu două pavilioane suprapuse dintre care cel superior este roşu şi cel inferior este alb. Aceste pavilioane pot fi înlocuite cu panouri de aceeaşi culoare.

2. Fără a încălca prevederile art. 3.25, au dreptul de a folosi semnalizarea prevăzută la paragraful 1 de mai sus numai:

a) navele, materialele plutitoare şi instalaţiile plutitoare grav avariate sau care participă la o operaţiune de salvare, precum şi navele care şi-au pierdut capacitatea de manevră;

b) navele, materialele plutitoare şi instalaţiile plutitoare care au o autorizaţie scrisă din partea căpităniei de port.

Articolul 3.30 - Semnale de pericol

1. Când o navă în pericol vrea să ceară ajutor, ea poate arăta:

a) un pavilion sau orice alt obiect corespunzător agitat circular;

b) un pavilion având, deasupra sau dedesubt, un balon sau un obiect analog;

c) o lumină agitată circular;

d) rachete sau cartuşe care proiectează stele roşii lansate una câte una la intervale scurte;

e) un semnal luminos compus din grupul ... --- ... (SOS) al Codului Morse;

f) flăcări aşa cum pot fi produse prin arderea gudronului, uleiului etc.;

g) rachete cu paraşută sau lanterne cu lumină roşie;

h) mişcări lente şi repetate de sus în jos cu braţele întinse lateral.

2. Aceste semnale înlocuiesc sau completează semnalele sonore prevăzute la art. 4.04.

Articolul 3.31 - Interzicerea accesului la bord

1. Dacă sunt dispoziţii regulamentare care interzic accesul la bord al persoanelor care nu aparţin personalului de serviciu, această interdicţie trebuie să fie semnalizată prin:

- *panouri albe având forma unui disc, cu chenar roşu, cu o diagonală roşie, şi care au imaginea în negru a unui pieton.*

Aceste panouri trebuie să fie plasate, după necesităţi, la bord sau la pasarelă.

Prin derogare de la prevederile paragrafului 3 art. 3.03, diametrul panourilor trebuie să fie de aproximativ 0,60 m.

2. Aceste panouri trebuie să fie iluminate în aşa fel încât să fie perfect vizibile noaptea.

Articolul 3.32 - Interzicerea fumatului sau folosirii luminilor sau lămpilor neprotejate

1. Dacă la bord este interzis fumatul sau folosirea luminilor sau lămpilor neprotejate, această interzicere trebuie să fie semnalizată prin:

- *panouri albe având forma unui disc cu diametrul de aproximativ 0,60 m cu un chenar şi o diagonală roşie şi care are la mijloc imaginea unei ţigări din care se degajă fum.*

Aceste panouri trebuie să fie dispuse, după necesităţi, la bord sau la pasarelă.

Prin derogare de la prevederile paragrafulului 3 art. 3.03, diametrul panourilor trebuie să fie de aproximativ 0,60 m.

2. Noaptea, aceste panouri trebuie să fie iluminate în aşa fel încât să fie perfect vizibile noaptea în ambele borduri ale navei.

Articolul 3.33 - Interzicerea staţionării laterale

1. Dacă dispoziţii regulamentare sau prescripţii speciale ale căpităniilor de port sau ale altor autorităţi competente interzic staţionarea laterală în apropierea unei nave (de exemplu din cauza naturii încărcăturii sale), această navă trebuie să poarte pe punte în axa longitudinală:

- *un panou pătrat cu un triunghi în partea de jos*.

Cele două feţe ale panoului pătrat trebuie să fie albe, cu marginile roşii, şi purtând o diagonală trasă din colţul superior din stânga până în coltul inferior din dreapta şi litera „**P**„ în mijloc cu negru.

Cele două feţe ale triunghiului trebuie să fie albe şi să aibă indicată cu cifre negre distanţa în metri până la care este interzisă staţionarea.

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

3. Prezentul articol nu se aplică navelor, convoaielor împinse şi formaţiilor în cuplu prevăzute la art. 3.21.

Articolul 3.34 – Semnalizarea suplimentară a navelor cu capacitate de manevră redusă

1. O navă a cărei capacitate de manevră este redusă conform prescripțiilor prezentului Regulament atunci când efectuează lucrări sau operațiuni subacvatice sau de altă natură, în special dragaj, pune cabluri sau geamanduri și a cărei poziție poate împiedica navigația, trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de dispozițiile prezentului Regulament:

Pe timp de noapte:
Trei lumini clare sau obișnuite, lumina superioară și cea inferioară fiind roșii iar lumina din mijloc albă, suprapuse la o distantă de cel puțin 1 m, plasate la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile;

Pe timp de zi:
Un balon negru, un bicon negru şi un balon negru, biconul fiind la mijloc, suprapuse la o distanță de cel puțin 1 m, amplasate la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile.

2. Nava vizată la paragraful 1 de mai sus, atunci când operațiunile pe care le efectuează creează o obstrucționare, trebuie să poarte pe lângă semnalizarea prevăzută în paragraful amintit:

Noaptea:
a) Două lumini clare sau obișnuite roșii, suprapuse la o distanță de cel puțin 1 m, astfel încât să fie vizibile din toate părțile, plasate în partea sau părțile unde se află obstrucția;
b) Două lumini clare sau obișnuite verzi, suprapuse la o distanță de cel puțin 1 m, astfel încât să fie vizibile din toate părțile, plasate în partea sau părțile unde trecerea este liberă;

Ziua:
a) Două baloane negre, suprapuse la cel puțin 1 m distantă, plasate în partea sau părțile unde se află obstrucția;
b) Două biconuri negre, suprapuse la o distantă de cel puțin 1 m, plasate de partea sau părțile unde trecerea este liberă.

Luminile, baloanele şi biconurile vizate la prezentul paragraf trebuie să fie plasate la o distantă de cel puțin 2 m, şi în orice caz mai sus decât lumina inferioară sau balonul inferior vizat la paragraful 1 al prezentului articol.

3. Dispozițiile prezentului articol nu se aplică ambarcațiunilor plutitoare la lucru în staționare.

Articolul 3.35 – Semnalizarea suplimentară a navelor care pescuiesc

1. O navă care trage prin apă un năvod sau altă unealtă de pescuit (trauler) trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de celelalte dispoziții ale prezentului Regulament

Noaptea:
Două lumini clare sau obișnuite, lumina superioară fiind verde iar lumina inferioară albă, suprapuse la o distantă de cel puțin 1 m, plasate la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile şi dispuse în faţa luminii prescrise la paragraful 1 a) al articolului 3.08, lumina superioară fiind mai jos decât aceasta iar lumina inferioară mai sus decât luminile prescrise la paragraful 1 b) al articolului 3.08 cu o distanță cel puțin egală cu de două ori distanţa verticală vizată mai sus; totuși, navele cu o lungime mai mică de 50 m, nu trebuie, în acest caz, să poarte lumina prescrisă la paragraful 1 a) al articolului 3.08.;

Ziua:
Două conuri suprapuse opuse la vârf, plasate la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile.

2. O navă care pescuieşte, alta decât cea vizată la paragraful 1 de mai sus trebuie să poarte semnalizarea prescrisă în acest paragraf, cu exceptia luminii prescrise la paragraful 1 a) al articolului 3.08 şi în loc de lumina verde:

Noaptea:
O lumină clară sau obișnuită roșie astfel încât să fie vizibilă din toate părțile;

şi în plus, dacă dispozitivul său de pescuit este desfăşurat pe o distanţă orizontală mai mare de 150 m plecând de la navă, trebuie să poarte, pe aliniamentul dispozitivului:

Noaptea:
O lumină clară sau obișnuită albă, situată la o distanţă orizontală de cel puțin 2 m şi de cel mult 6 m față de cele două lumini (roșie şi albă) prescrise mai sus, şi plasate la o înălțime care să nu fie nici superioară luminii albe amintite, nici inferioară celei a celor două lumini prescrise la paragraful 1 b) al articolului 3.08;

Ziua:
Un con negru, cu vârful în sus.

Articolul 3.36 – Semnalizarea suplimentară a navelor utilizate pentru practicarea plonjării subacvatice

1. Orice navă utilizată pentru practicarea plonjărilor subacvatice trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de celelalte dispoziții ale prezentului Regulament:

O reproducere rigidă, de cel puțin 1 m înălțime, a pavilionului « A » din Codul internațional de semnale, plasat într-un loc adecvat şi la o înălțime astfel încât să fie vizibilă, atât noaptea cât şi ziua, din toate părțile.

2. Dacă e cazul, în locul semnalizării prescrise la paragraful 1 de mai sus, poate să poarte semnalizarea vizată la paragraful 1 al articolului 3.34.

Articolul 3.37 – Semnalizarea suplimentară a navelor care fac dragaj de mine

O navă care efectuează operațiuni de dragaj de mine trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de celelalte dispoziții ale prezentului Regulament:

Pe timp de noapte:
Trei lumini clare sau obișnuite verzi, vizibile din toate părțile, dispuse în formă de triunghi cu baza orizontală într-un plan perpendicular pe axa navei, lumina superioară găsindu-se deasupra trinchetului sau în apropierea acestuia, iar celelalte lumini, la fiecare extremitate a vergii trinchetului;

Pe timp de zi:
Trei baloane negre dispuse așa cum este prescris pentru lumini.

Articolul 3.38 – Semnalizarea suplimentară a navelor în serviciu de pilotaj

O navă în serviciu de pilotaj trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de celelalte dispoziții ale prezentului Regulament:

În locul luminii prescrise la paragraful 1 a) al articolului 3.08, două lumini clare sau obișnuite suprapuse, vizibile din toate părțile, lumina superioară fiind albă iar lumina inferioară roșie, şi plasate în vârful sau în apropierea vârfului catargului.

CAPITOLUL 4

SEMNALIZAREA SONORĂ A NAVELOR, RADIOTELEFONIE, APARATE DE NAVIGAȚIE

Articolul 4.01 - Generalităţi

1. În acele cazuri, în care prevederile prezentului Regulament sau alte prevederi aplicabile prevăd emiterea de semnale sonore, altele decât loviturile de clopot, aceste semnale sonore trebuie să fie emise:

a) la bordul navelor autopropulsate, cu excepţia unor ambarcaţiuni mici prevăzute la paragraful 1 b) de mai jos, cu ajutorul unor semnalizatoare sonore acţionate mecanic, dispuse suficient de sus, libere spre prova şi pe cât posibil spre pupa; semnalele produse prin aceste semnalizatoare sonore trebuie să corespundă prevederilor definite în capitolul I al Anexei nr. 6 la prezentul Regulament;

b) la bordul navelor nepropulsate şi la bordul ambarcaţiunilor mici autopropulsate care nu au dispozitive pentru emiterea semnalelor, cu ajutorul unei trompete sau al unui corn corespunzător; aceste semnale trebuie să corespundă prevederilor capitolului I al Anexei nr.6 la prezentul Regulament paragrafele 1 b) şi 2 b).

2. Semnalele sonore ale navelor autopropulsate, cu excepţia ambarcaţiunilor mici, trebuie să fie însoţite de semnale luminoase sincronizate cu acestea. Aceste semnale sunt galbene, clare şi vizibile din toate părţile. Această prevedere nu se aplică ambarcaţiunilor mici şi nici semnalului prevăzut la paragraful 4 a) de la art. 6.32, emis de navele care navighează în aval cu ajutorul radarului şi nici la loviturile sau sunetele de clopot.

3. În cazul unui convoi, în lipsa altor prevederi speciale contrare, semnalele sonore prevăzute nu trebuie să fie emise decât de nava la bordul căreia se află conducătorul convoiului.

4. Sunetul produs de o lovitură de clopot trebuie să aibă o durată de aproximativ 4 secunde. Acest sunet poate fi înlocuit cu o serie de lovituri - metal pe metal - de aceeaşi durată.

Articolul 4.02 - Folosirea semnalelor sonore

1. Fără a încălca alte prevederi ale prezentului Regulament, orice navă, cu excepţia ambarcaţiunilor mici prevăzute la paragraful 2 al prezentului articol, trebuie să facă uz, la nevoie, de semnalele prevăzute în capitolul III, Anexa nr. 6 din prezentul Regulament.

2. Ambarcaţiunile mici izolate sau care nu remorchează sau nu duc în cuplu numai ambarcaţiuni mici pot, la nevoie, să emită semnalele generale prevăzute în capitolul III-A, al Anexei nr. 6 din prezentul Regulament.

Articolul 4.03 - Semnale sonore interzise

1. Este interzisă folosirea altor semnale sonore decât cele prevăzute în prezentul Regulament sau folosirea semnalelor menţionate în alte condiţii decât cele prevăzute sau admise de prezentul Regulament.

2. Totuşi, pentru comunicarea între nave sau între o navă şi mal, folosirea altor semnale sonore este admisă cu condiţia ca ele să nu se confunde cu semnalele prevăzute în prezentul Regulament.

Articolul 4.04 - Semnale de pericol

1. Atunci când o navă în pericol vrea să ceară ajutor, ea poate emite sunete de clopot sau sunete prelungite repetate.
2. Aceste semnale sonore pot înlocui sau completa semnalele vizuale vizate la articolul 3.30.

Articolul 4.05. – Radiotelefonie

1. Echipamentul de radiotelefonie care se găseşte la bordul navei sau a unei instalaţii plutitoare trebuie să fie în conformitate cu prevederile „Aranjamentului Regional privind Serviciul de Radiotelefonie pe căile de navigaţie interioară" (Basel 2000). Operarea echipamentelor de radiotelefonie se poate face numai de către persoane deţinătoare de certificate de operatori radio eliberate în conformitate cu prevederile Aranjamentului.

2. Navele autopropulsate, cu excepţia micilor ambarcaţiuni, bacurilor şi instalaţiilor plutitoare nu pot naviga dacă nu sunt dotate cu doua instalaţii radiotelefonice a căror exploatare este sigură. În timpul navigaţiei, instalaţiile radiotelefonice trebuie să poată să transmită şi să recepţioneze de o manieră permanentă mesaje radio pe canalele de comunicare navă/navă şi de informaţii nautice (pentru navigaţie). Canalul de informaţii nautice (pentru navigaţie) nu poate fi întrerupt decât temporar pentru recepţionare sau transmitere de mesaje pe alte canale.

3. Bacurile şi instalaţiile plutitoare autopropulsate nu pot naviga dacă nu sunt echipate cu instalaţie radiotelefonică în stare de funcţionare. Pe perioada rutei (marşului) navei instalaţia radiotelefonică trebuie să poată transmite şi recepţiona în reţea permanent mesaje radio pe canalele de comunicare navă/navă. Aceste canale nu pot fi întrerupte decât temporar pentru transmitere sau recepţionare de mesaje pe alte canale. Prevederile conţinute în primele două fraze ale acestui punct se aplică în mod egal în timpul exploatării.

4. Înainte de intrarea pe un sector în care vizibilitatea este redusă, un sector cu praguri în care circulaţia este dirijată, sau pe un sector cu şenal îngust, toate navele dotate cu instalaţie radiotelefonică trebuie să notifice prezenţa lor pe canalele prevăzute pentru comunicarea navă/navă.

5. Semnalul B.11 (Anexa nr. 7) indică faptul că autorităţile competente cer utilizarea obligatorie a legăturii radiotelefonice.

Articolul 4.06. – Radar

1. Pentru « navigația cu radarul » la vizibilitate redusă, este necesar:

   a) ca nava să fie echipată cu o instalație radar aptă pentru utilizarea în navigația interioară și, dacă e cazul, cu un sistem *ECDIS Interior* în regim de navigație conform interpretării standardului *ECDIS Interior* în versiunea în vigoare şi cu un indicator de viteză de girație. Acest echipament trebuie să fie în bună stare de funcționare şi de un tip agreat pentru exploatare pentru nevoile navigației interioare conform regulamentelor autorităților competente implicate precum şi conform prescripțiilor tehnice generale aplicabile echipamentului radar (vezi Anexa 10). Totuși, bacurile care nu navigă liber nu sunt obligate să fie echipate cu un indicator de viteză de girație;

   b) ca la bord să se afle o persoană titulară a unui certificat privind dreptul de a conduce o navă cu radar, conform Recomandărilor Comisiei Dunării sau a unui alt document echivalent. Fără a prejudicia dispozițiile paragrafului 2 al articolului 1.09, radarul poate fi totuși utilizat pentru exerciții, în condiții de vizibilitate bună, pe timp de zi şi de noapte, chiar şi în absența unei asemenea persoane la bord;

c) ca nava să fie echipată, cu excepția micilor ambarcațiuni și a bacurilor care nu se deplasează independent, cu o instalație pentru emiterea unui semnal sonor tritonal, vizat la paragraful 6 de la partea c) a articolului 1.01.

În ciuda dispozițiilor articolului 4.05, micile ambarcațiuni trebuie de asemenea să fie echipate cu o instalație de radiotelefonie în bună stare de funcționare pentru rețeaua navă-navă.

2. În cazul convoaielor, prescripțiile paragrafului 1 de mai sus nu se aplică decât navei la bordul căreia se află conducătorul convoiului.

3. Navele rapide în deplasare trebuie să utilizeze radarul.

Articolul 4.07 – Sistem Automat de Identificare în navigația interioară/ AIS Interior

1. Navele, cu excepția navelor maritime, nu pot să utilizeze sistemul de identificare automată (AIS), decât dacă sunt echipate cu un dispozitiv AIS pentru navigația interioară (*AIS Interior*) conform cu prescripțiile autorităților competente. Dispozitivul trebuie să fie în bună stare de funcționare. Micile ambarcațiuni care utilizează un sistem AIS trebuie să fie în plus echipate cu o instalație de radiotelefonie în stare de funcționare pentru rețeaua navă-navă.

2. Navele nu pot utiliza un sistem AIS decât dacă parametrii înregistrați în dispozitiv corespund în orice moment parametrilor reali ai navei.

CAPITOLUL 5

SEMNALIZAREA ŞI BALIZAJUL CĂII NAVIGABILE

Articolul 5.01 – Semnalizare

1. Anexa nr.7 la prezentul Regulament defineşte semnalele de interdicţie, de obligaţie, de restricţie, de recomandare şi de indicaţie, precum şi semnalele auxiliare ale căii navigabile amplasate de autoritatea competentă în interesul siguranței și al stabilirii ordinei în navigație. Ea defineşte în acelaşi timp semnificaţia acestor semnale.

2. Fără a încălca alte prevederi ale prezentului Regulament şi alte dispoziţii aplicabile, inclusiv ordinele speciale prevăzute la art.1.19, conducătorii trebuie să se supună prevederilor şi să ţină cont de recomandările sau indicaţiile ce le sunt aduse la cunoştinţă prin semnalele prevăzute la paragraful 1 de mai sus care sunt amplasate pe calea navigabilă sau pe malurile sale.

Articolul 5.02 - Balizaj

1. Anexa nr. 8 la prezentul Regulament defineşte balizajul care poate fi instalat pentru înlesnirea navigaţiei. Ea precizează, de asemenea, în ce condiţii sunt utilizate diferitele semnale de balizaj.

2. Pe întregul parcurs navigabil al fluviului, şenalul este balizat după sistemul lateral, care indică poziţia limitelor sale în raport cu drumul unei nave care urmează şenalul. În prezentul Regulament, termenii ***"dreapta"*** şi ***"stânga"*** pentru limitele şenalului şi malurilor, se înţeleg pentru o navă care înaintează spre aval.

Articolul 5.03 – Utilizarea semnalelor care reglementează navigația și a semnalelor de balizaj

1. Autoritățile competente nu sunt obligate să utilizeze ansamblul semnalelor care figurează în anexele 7 și 8 și pot să nu reproducă în regulamentele lor semnalele și balizele pe care nu le utilizează.
2. În absența unor semnale care reglementează navigația și a semnalelor de balizaj, conducătorii, precum și persoanele în paza cărora se află instalațiile plutitoare, trebuie să ia toate măsurile de precauție ordonate de sarcina generală de vigilență, conform art. 1.04.

CAPITOLUL 6

REGULI DE NAVIGAŢIE

A. GENERALITĂŢI

Articolul 6.01 - Definiţii

În sensul prezentului capitol, sunt folosiţi următorii termeni:

a) ***Întâlnire***: când două nave navigă în direcţii opuse sau aproape opuse;

b) ***Depăşire***: când o navă (care ajunge din urmă) se apropie de o altă navă (care este ajunsă din urmă) venind dintr-o direcţie de mai mult de $22,5^0$ înapoia traversului acesteia şi o depăşeşte;

c) ***Drumuri care se încrucişează***: atunci când două nave se apropie altfel decât în cazurile prevăzute la a) şi b) de mai sus.

Articolul 6.01[1] - Nave rapide

Navele rapide trebuie să lase celorlalte nave spaţiul necesar pentru continuarea navigaţiei lor şi pentru a manevra; ele nu pot pretinde ca acestea să se abată în favoarea lor.

Art.6.02. - Ambarcaţiuni mici

1) În sensul prezentului capitol, termenul „***ambarcaţiuni mici***" se aplică în egală măsură atât ambarcaţiunilor mici care navigă izolat cât şi convoaielor compuse numai din ambarcaţiuni mici.

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

B. ÎNTĂLNIRI, DRUMURI CARE SE ÎNCRUCIŞEAZĂ ŞI DEPĂŞIRI

Articolul 6.03 - Principii generale

1. Încrucişarea sau depăşirea este permisă numai atunci când şenalul are o lăţime absolut suficientă pentru trecerea simultană, ţinându-se cont de toate împrejurările locale şi de mişcările celorlalte nave.

2. Într-un convoi semnalele vizuale prevăzute la art. 3.17, 6.04, şi 6.10 trebuie să fie arătate sau emise de nava la bordul căreia se află conducătorul convoiului.

3. În caz de întâlnire sau depăşire navele care urmează drumuri ce exclud orice pericol de abordaj nu trebuie să-şi modifice drumul lor astfel încât să apară un pericol de abordaj.

4. Orice conducător care constată un pericol de abordaj trebuie să emită o serie de semnale foarte scurte.

Articolul 6.03[1] - Drumuri care se încrucişează

1. Atunci când două nave urmează drumuri care se încrucişează în aşa fel încât există un pericol de abordaj, nava care vede cealaltă navă la tribord trebuie să-i cedeze drumul şi, dacă împrejurările îi permit, trebuie să evite încrucişarea drumului ei prin prova. Totuşi, nava care navigă pe partea dreaptă a şenalului trebuie să nu-şi modifice drumul. Această regulă nu se aplică ambarcaţiunilor mici în raport cu alte nave.

2. Prevederile paragrafului 1 de mai sus nu se aplică în cazul când unul dintre articolele 6.13, 6.14 sau 6.16 este aplicabil.

3. Neţinând cont de prevederile de la paragraful 1 de mai sus în cazul ambarcaţiunilor mici de categorii diferite, când două ambarcaţiuni mici urmează drumuri care se încrucişează în aşa fel încât să existe un pericol de abordaj, ambarcaţiunile mici autopropulsate vor trebui să se abată din drumul tuturor celorlalte ambarcaţiuni mici, iar ambarcaţiunile mici care nu sunt nici autopropulsate şi nici nu navigă cu vele vor trebui să se abată din drumul ambarcaţiunilor mici cu vele. Totuşi, ambarcaţiunea care navigă pe partea dreaptă a şenalului trebuie să-şi menţină drumul său.

4. Neţinând cont de prevederile de la paragraful 1 de mai sus, în cazul navelor cu vele, dacă două nave urmează drumuri care se încrucişează astfel încât există un pericol de abordaj, una dintre ele trebuie să se abată din drumul celeilalte după cum urmează:

a) când fiecare dintre nave primeşte vântul în bord diferit, cea care primeşte vântul din babord trebuie să se abată din drumul celeilalte;

b) când ambele nave primesc vântul din acelaşi bord, cea care navigă în vânt trebuie să cedeze drumul celei care navigă sub vânt;

c) dacă o navă care primeşte vântul din babord vede o altă navă în vânt şi nu poate determina cu certitudine dacă această altă navă primeşte vântul din babord sau din tribord, atunci prima navă (cu vântul din babord) va trebui să se abată din drumul celeilalte.

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

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

Articolul 6.04 - Întâlniri: Reguli normale

1. În cazul întâlnirii a două nave de o asemenea manieră încât ar putea rezulta un pericol de abordaj, fiecare trebuie să vină pe tribord pentru a trece la babordul celeilalte.
Aceasta regulă nu se aplică micilor ambarcaţiuni în manevrele lor faţă de celelalte nave.

2. În caz de întâlnire, navele care navigă în amonte, ţinând cont de împrejurările locale şi de mişcările celorlalte nave, trebuie să cedeze drumul navelor care navigă în aval.

3. Navele care navigă în amonte cedând drumul la babord navelor care navigă în aval nu dau nici un semnal.

4. Navele care navigă în amonte cedând drumul la tribord navelor care navigă în aval, trebuie, în timp util şi la tribord:

a) ziua:
   - *fie să arate o lumină albă puternică intermitentă sau să agite un pavilion sau un panou de culoare albastru deschis*;
   - *fie să arate un panou de culoare albastru deschis în acelaşi timp cu o lumină albă clară intermitentă*;

b) noaptea:
   - *să arate o lumină albă clară intermitentă şi în acelaşi timp cu aceasta poate fi agitat un panou de culoare albastru deschis.*

Aceste semnale trebuie să fie vizibile din faţă şi din spate şi să fie arătate până la terminarea întâlnirii. Este interzisă folosirea lor mai mult decât durata întâlnirii, cu excepţia cazurilor când o navă care navigă în amonte doreşte să arate că ea, intenţionat continuă să lase să treacă navele care navigă în aval prin tribord. Panoul de culoare albastru deschis trebuie să aibă o bandă albă pe margini cu o lăţime de cel puţin 5 cm; rama şi tija de susţinere a panoului precum şi felinarul luminii intermitente trebuie să fie de culoare închisă.

5. Dacă există temerea că intenţiile navelor care navigă în amonte nu au fost înţelese de navele care navigă în aval, navele care navigă în amonte trebuie să emită:

- " *un sunet scurt* " când întâlnirea trebuie să se efectueze prin babord;

sau

- "*două sunete scurte* " când întâlnirea trebuie să se efectueze prin tribord.

6. Fără a încălca prevederile art. 6.05 de mai jos, navele care navigă în aval trebuie să urmeze drumul indicat de navele care navigă în amonte conform prevederilor de mai sus; ele trebuie să repete semnalele vizuale şi semnalele sonore prevăzute la paragrafele 4 și 5 de mai sus care sunt arătate sau emise în atenţia lor de către navele care navighează în amonte.

7. Prevederile de la paragraful 2 până la paragraful 6 de mai sus nu se aplică ambarcaţiunilor mici în raport cu alte categorii de nave şi nici în cazurile în care ambarcaţiuni mici întâlnesc alte ambarcaţiuni mici.

Articolul 6.05 - Întâlniri: Derogări de la regulile normale

1. Prin derogare de la regula normală a articolului 6.04, navele pot, în cazuri excepționale și cu condiția de a se fi asigurat că este posibil să li se permită manevra fără pericol, pot cere ca trecerea să se facă tribord la tribord.

2. Prin derogare de la prevederile art. 6.04 următoarele categorii de nave:

a) navele de pasageri care efectuează curse regulate navigând în aval şi al căror număr maxim autorizat de pasageri nu este mai mic decât numărul stabilit de autoritatea competentă, dacă doresc să acosteze la debarcadere amplasate la mal de a lungul căruia navigă nave în amonte;

b) convoaiele remorcate care navigă în aval şi care pentru a întoarce spre amonte doresc să meargă de-a lungul unui mal determinat;

au dreptul de a cere ca navele care navigă în amonte să-şi modifice drumul care le revine în baza art. 6.04 de mai sus, dacă acest drum nu le convine.

Totuşi, ele nu pot cere acest lucru decât cu condiţia de a se fi asigurat că este posibil ca cererea lor să fie satisfăcută fără pericol.

3. În aceste cazuri navele care navigă în aval trebuie să folosească în timp util semnalele următoare:

- dacă doresc ca întâlnirea să se efectueze prin babord trebuie să emită *" un sunet scurt "*

şi,

- dacă doresc ca întâlnirea să se efectueze prin tribord, trebuie să emită *"două sunete scurte"*

şi, în plus, să arate semnalele vizuale prevăzute la paragraful 4 al art. 6.04.

4. Navele care navigă în amonte trebuie în astfel de cazuri să satisfacă cererea navelor care navigă în aval lucru pe care trebuie să îl confirme în modul următor:

- dacă întâlnirea trebuie să se efectueze prin babord, trebuie să emită *"un sunet scurt"* şi, în plus, să anuleze semnalele vizuale prevăzute la paragraful 4 al art. 6.04.

- dacă întâlnirea trebuie să se efectueze prin tribord, trebuie să emită *"două sunete scurte"* şi în plus, să arate semnalele vizuale menţionate la paragraful 4 al art. 6.04.

5. Dacă există temerea că intenţiile navelor care navigă în aval nu au fost înţelese de navele care navigă în amonte, navele care navigă în aval trebuie să repete semnalele sonore prevăzute la paragraful 3 al prezentului articol.

6. Dacă navele care navigă în amonte consideră că drumul cerut de navele care navigă în aval nu este convenabil şi că prin acesta ar rezulta un pericol de abordaj, ele vor emite *"o serie de sunete foarte scurte"*. În acest caz conducătorii navelor trebuie să ia toate măsurile cerute de împrejurări pentru a evita pericolul.

7. Prevederile de la paragraful 1 până la paragraful 6 de mai sus nu se aplică ambarcaţiunilor mici în raport cu alte categorii de nave şi nici în cazurile în care ambarcaţiuni mici întâlnesc alte ambarcaţiuni mici.

Articolul 6.06 – Întâlniri: nave rapide

Articolele 6.04 si 6.05 nu se aplică atunci când o navă rapidă întâlnește o altă navă. Dacă această altă navă este o navă rapidă, cele două nave trebuie totuși să se înțeleagă prin radiotelefon asupra întâlnirii lor.

.

Articolul 6.07 - Întâlniri în treceri înguste

1. Pentru a evita, în măsura posibilităţilor, o întâlnire în sectoarele sau în locurile unde şenalul nu prezintă o lăţime absolut suficientă pentru o astfel de întâlnire (treceri înguste), se aplică următoarele reguli:

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

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

c) navele sau convoaile care navigă în amonte, atunci când constată că o navă sau un convoi care navigă în aval este pe punctul de a se angaja într-o trecere îngustă, trebuie

să se oprească în aval de această trecere până ce nava sau convoiul care navigă în aval a străbătut trecerea;

d) când un convoi sau o navă care navigă în amonte s-a angajat deja într-o trecere îngustă, navele sau convoaiele care navigă în aval trebuie, pe cât posibil, să se oprească în amonte de această trecere până ce convoiul sau nava care navigă în amonte a străbătut trecerea.

2. În cazul în care întâlnirea într-o trecere îngustă a devenit inevitabilă, navele trebuie să ia toate măsurile posibile pentru ca întâlnirea să se facă într-un loc şi în condiţii care să prezinte un minim de pericol.

3. Pentru ambarcaţiunile mici se aplică numai prevederile de la lit. a a paragrafului 1.

Articolul 6.08 - Întâlnire interzisă prin semnalele căii navigabile

1. La apropierea de sectoarele indicate prin semnalele de interzicere A.4 sau A.4.1 (Anexa nr. 7), navele sau convoaiele care navigă în amonte trebuie să se oprească la apropierea navelor sau convoaielor care navigă în aval până când acestea au străbătut sectorul.

2. În cazul în care pentru a evita orice întâlnire, autorităţile competente impun trecerea cu sens unic alternativ atunci:

- interzicerea trecerii este indicată printr-un semnal general de interzicere a trecerii A.1 (Anexa nr. 7);

- autorizarea trecerii este indicată printr-un semnal general de autorizare a trecerii E.1 (Anexa nr. 7).

În funcţie de împrejurările locale, semnalul de interzicere a trecerii poate fi anunţat prin semnalul de obligaţie B.8 (Anexa nr. 7) folosit ca semnal avansat.

3. Dacă o staţie destinată să arate semnalele prevăzute la paragraful 2 de mai sus, dintr-un motiv oarecare, nu le arată, navele trebuie să oprească şi să aştepte până când autorizaţia de trecere le este comunicată prin radiotelefon sau prin semnale corespunzătoare de către reprezentanţii autorităţilor competente

Articolul 6.09 - Depăşiri: Prevederi generale

1. Depăşirea este permisă numai când nava care ajunge din urmă s-a asigurat că această manevră poate avea loc fără pericol.

2. Nava ajunsă din urmă trebuie să înlesnească depăşirea atât cât este necesar şi posibil. Ea trebuie să îşi micşoreze viteza atunci când este necesar, pentru ca depăşirea să se efectueze fără pericol iar durata sa să fie suficient de scurtă pentru ca mişcarea altor nave să nu fie stânjenită. Această prevedere nu se aplică în cazul în care o ambarcaţiune mică ajunge din urmă o navă, alta decât o ambarcațiune mică.

Articolul 6.10 - Depăşirea

1. Ca regulă generală nava care depășește trebuie să treacă prin babordul navei ajunsă din urmă. Dacă în cazul unei depăşiri nu există riscul de abordaj, nava care ajunge din urmă poate depăşi prin babord sau tribord. Dacă depăşirea este posibilă fără ca nava ajunsă din urmă să fie nevoită să-şi modifice drumul sau viteza, nava care ajunge din urmă nu emite nici un fel de semnal sonor.

2. Atunci când depăşirea nu poate avea loc fără ca nava ajunsă din urmă să-şi modifice drumul său, sau când există teama ca nava ajunsă din urmă să nu fi înţeles intenţia navei care ajunge din urmă de a depăşi şi aceasta poate provoca un pericol de abordaj, nava care ajunge din urmă trebuie să emită:

a) *"Două sunete lungi urmate de două sunete scurte"* dacă doreşte să depăşească prin babordul navei ajunse din urmă;

b) *"Două sunete lungi urmate de un sunet scurt"* dacă doreşte să depăşească prin tribordul navei ajunsă din urmă.

3. Atunci când nava ajunsă din urmă poate îndeplini solicitarea navei care o ajunge din urmă, ea trebuie să lase spaţiul dorit pe partea cerută, abătându-se la nevoie spre partea opusă, emiţând:

a) *"Un sunet scurt"* când depăşirea trebuie să aibă loc prin babordul ei;

b) *"Două sunete scurte"* când depăşirea trebuie să aibă loc prin tribordul ei.

4. Atunci când depăşirea nu este posibilă prin partea cerută de nava care ajunge din urmă, dar se poate face prin partea opusă, nava ajunsă din urmă trebuie să emită:

a) "*Un sunet scurt"* când depăşirea este posibilă prin babordul ei

b) "*Două sunete scurte"* când depăşirea este posibilă prin tribordul ei.

Dacă, în aceste condiţii, nava care ajunge din urmă, intenţionează totuşi să efectueze depăşirea, ea trebuie să emită *"două sunete scurte"* în cazul a) sau *"un sunet scurt"* în cazul prevăzut la b).

Nava ajunsă din urmă trebuie, să lase spaţiul dorit în partea pe unde trebuie să aibă loc depăşirea, abătându-se în caz de nevoie spre partea opusă.

5. Atunci când depăşirea este imposibilă fără pericol de abordaj, nava ajunsă din urmă trebuie să emită *"cinci sunete scurte"*.

6. În caz de depăşire între două nave cu vele, cea care vine din urmă trebuie, ca regulă generală, să treacă prin partea de unde cea depăşită primeşte vântul. Această dispoziție nu se aplică unei mici ambarcațiuni cu vele depășită de o altă navă cu vele.
În caz de depășire a unei nave de către o navă cu vele, cea prinsă din urmă trebuie să faciliteze trecerea prin partea de unde primește vântul cea care depășește. Această dispoziție nu se aplică unei ambarcațiuni mici care depășește o altă navă.

7. Prevederile de la paragraful 2 până la paragraful 6 de mai sus, nu se aplică ambarcaţiunilor mici în raport cu navele de alte categorii şi nici în cazul depăşirii ambarcaţiunilor mici de către alte ambarcaţiuni mici.

Articolul 6.11 - Depăşirea interzisă prin semnalele căii navigabile

Fără a încălca prevederile paragrafului 1 al art. 6.08, depăşirea este interzisă:

a) în general pe sectoarele delimitate prin semnalul A.2 (Anexa nr. 7);

b) între convoaie, pe sectoarele delimitate prin semnalul A.3 (Anexa nr.7). Totuşi, această interdicţie nu se aplică atunci când cel puţin unul dintre convoaie este un convoi împins ale cărui dimensiuni maxime nu depăşesc 110 m lungime şi 12 m lăţime.

C. ALTE REGULI DE NAVIGAŢIE

Articolul 6.12 - Navigaţia pe sectoarele în care drumul de urmat este obligatoriu

1. Pe sectoarele în care drumul de urmat este obligatoriu, acest drum este indicat prin semnalele de obligaţie B.1, B.2, B.3 sau B.4 (Anexa nr. 7). Terminarea unor astfel de sectoare poate fi anunţată prin semnalul de indicaţie E.11 (Anexa nr. 7).

2. Într-un astfel de sector, navele care navigă în amonte nu trebuie în nici un caz să stânjenească navigaţia navelor care navigă în aval; în special, la apropierea de semnalul de obligaţie B.4, ele trebuie la nevoie să-şi micşoreze viteza şi chiar să se oprească pentru a permite navelor care navigă în aval să-şi execute manevra lor.

Articolul 6.13 - Întoarcerea

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

2. Dacă manevra avută în vedere va obliga alte nave să se abată de la drumul lor sau să-şi modifice viteza, nava care doreşte să întoarcă trebuie, înainte de a întoarce, să-şi anunţe manevra în timp util, emiţând:

a) *"un sunet lung urmat de un sunet scurt"* dacă doreşte să întoarcă la tribord

sau,

b) *"un sunet lung urmat de două sunete scurte"* dacă doreşte să întoarcă la babord.

3. Celelalte nave trebuie, pe cât este necesar şi posibil, să-şi modifice viteza şi drumul, pentru ca întoarcerea să se poată efectua fără pericol. În special în raport cu navele care doresc să întoarcă contra curentului, ele trebuie să contribuie ca această manevră să se poată efectua în timp util.

4. Prevederile de la paragraful 1 până la paragraful 3 de mai sus nu se aplică ambarcaţiunilor mici în raport cu nave de alte categorii. Pentru ambarcaţiunile mici în raport una cu alta, se aplică numai prevederile paragrafului 1 şi paragrafului 3.

5. Este interzisă orice întoarcere pe sectoarele marcate printr-un semnal de interzicere A.8 (Anexa nr. 7). Dacă pe o cale navigabilă, există însă, sectoare marcate prin semnalul de interzicere E.8 (Anexa nr. 7), conducătorilor li se recomandă să aleagă respectivele sectoare pentru a efectua întoarcerea acolo, întoarcerea rămânând supusă prevederilor prezentului articol.

Articolul 6.14 - Comportarea la plecare

Prevederile art. 6.13 de mai sus se aplică de asemenea, cu excepţia bacurilor, în cazul navelor care îşi părăsesc locul de ancorare sau de acostare fără a efectua întoarcerea; totuşi semnalele prevăzute la paragraful 2 al art. 6.13 sunt înlocuite cu următoarele:

a) *"un sunet scurt"* când navele vin la tribord

sau

b) *"două sunete scurte"* când navele vin la babord.

Articol 6.15 - Interzicerea de a se angaja în intervalele dintre unităţile unui convoi remorcat

Este interzis a se angaja în intervalele dintre unităţile unui convoi remorcat.

Articolul 6.16 – Porturi şi afluenţi: intrare şi ieşire, ieşirea urmată de traversarea căii navigabile principale

1. Navele nu pot intra într-un bazin portuar sau într-un afluent, nici să iasă din acestea, nici să intre în calea navigabilă principală, sau să o traverseze după ieşire, decât după ce s-au asigurat că aceste manevre se pot efectua fără pericol şi fără ca alte nave să fie obligate să-şi modifice brusc drumul sau viteza.

Dacă o navă care navigă în aval este obligată să efectueze o întoarcere şi să meargă în amonte pentru a putea intra într-un bazin portuar sau un afluent ea trebuie să dea prioritate oricărei nave care navigă în amonte şi vrea să intre de asemenea în acelaşi bazin portuar sau afluent.

În anumite cazuri, căile navigabile considerate ca afluenţi pot fi indicate prin unul dintre semnalele de interzicere E.9 sau E.10 (Anexa nr. 7).

2. Navele care efectuează una dintre manevrele prevăzute la paragraful 1 de mai sus, dacă prin manevra intenţionată, pot sau trebuie să oblige alte nave să-şi modifice drumul sau viteza, trebuie să-şi anunţe această manevră, în timp util emiţând:

a) *"trei sunete lungi"* urmate de *"un sunet scurt"* atunci când, pentru a intra sau după ieşire trebuie să se îndrepte la tribord;

b) *"trei sunete lungi"* urmate de *"două sunete scurte"* atunci când, pentru a intra sau după ieşire, trebuie să se îndrepte la babord;

c) *„trei sunete lungi"*atunci când după ieşire intenţionează să traverseze calea navigabilă principală.

Înainte de finalizarea traversării, în caz de nevoie, trebuie să emită următoarele semnale:

a) „*un sunet lung "* urmat de *" un sunet scurt*" dacă doresc să se îndrepte spre tribord

sau

b) „*un sunet lung"* urmat de *"două sunete scurte*" dacă doresc să se îndrepte spre babord.

3. Celelalte nave trebuie, dacă este necesar, să-şi modifice drumul şi viteza. Această prevedere se aplică şi atunci când semnalul de obligaţie B.10 (Anexa nr. 7) este amplasat pe calea navigabilă lângă ieşirea dintr-un bazin portuar sau dintr-un afluent.

4. Dacă unul dintre semnalele de obligaţie B.9 (Anexa nr. 7) este instalat în apropierea ieşirii dintr-un bazin portuar sau dintr-un afluent, navele ce ies din port sau afluent nu pot intra pe calea navigabilă principală sau să o traverseze decât dacă această manevră nu obligă navele ce navigă pe aceasta să-şi modifice drumul sau viteza lor.

5. Navele nu pot intra într-un bazin portuar sau într-un afluent atunci când pe calea navigabilă principală este instalat semnalul de interzicere A.1, în combinaţie cu semnalul auxiliar din Anexa nr. 7, secţiunea II, paragraful 2.

Navele nu pot ieşi dintr-un bazin portuar sau dintr-un afluent atunci când lângă ieşire este instalat semnalul de interzicere A.1, în combinaţie cu semnalul auxiliar din Anexa nr. 7, secţiunea II, paragraful 2.

6. Chiar dacă această manevră poate obliga navele care navigă pe calea navigabilă principală să îşi modifice drumul sau viteza, navele pot intra într-un bazin portuar sau într-un afluent dacă semnalul de indicaţie E.1, combinat cu semnalul auxiliar din secţiunea II, paragraful 2 (Anexa nr. 7), este instalat pe calea navigabilă principală. Ele pot ieşi din bazinul portuar sau din afluent dacă la ieşire este instalat semnalul de indicaţie E.1, combinat cu semnalul auxiliar din Anexa nr. 7, secţiunea II, paragraful 2; în acest ultim caz semnalul de obligaţie B 10 (Anexa nr. 7) se instalează pe calea navigabilă principală.

7. Prevederile de la paragraful 1 până la paragraful 3 de mai sus nu se aplică ambarcaţiunilor mici în comportarea lor în raport cu nave de altă categorie, nici cele ale paragrafului 4 navelor care nu sunt ambarcaţiuni mici în raport cu acestea din urmă. Prevederile paragrafului 2 nu se aplică ambarcaţiunilor mici în raport una cu alta.

Articolul 6.17 - Navigaţia la aceeaşi înălţime a navelor în marş pe acelaşi drum şi interdicţia de apropiere între nave

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

2. În afara cazurilor de depăşire sau încrucişare este interzis a se naviga la o distanţă mai mică de 50 m de o navă, convoi împins sau o formaţiune în cuplu, care poartă două sau trei lumini sau conuri albastre prevăzute la art.3.14.

3. Fără a încălca prevederile art. 1.20, este interzis navelor de a acosta la o navă sau la un material plutitor în marş, de a se agăţa de acestea sau de a naviga în siajul lor fără aprobarea expresă a conducătorului.

4. Schiorii nautici şi persoanele care practică un sport nautic fără a utiliza în acest scop nave trebuie să păstreze o distanţă suficientă faţă de navele şi materialele plutitoare în marş, precum şi faţă de aparatele plutitoare în lucru.

Articolul 6.18 - Interzicerea de a lăsa să se târască ancore, parâme sau lanţuri

1. Se interzice de a lăsa să se târască ancore, parâme sau lanţuri.

2. Această interdicţie nu se aplică nici în cazul micilor mişcări la locurile de staţionare, nici la manevre; totuşi, ea se aplică acestor mişcări şi manevre pe sectoarele semnalizate, în conformitate cu prevederile de la paragraful 1 b) art. 7.03, cu semnalul de interzicere A.6 (Anexa nr. 7).

3. Această interzicere nu se aplică nici pe sectoarele semnalizate, conform prevederilor de la paragraful 2 art. 7.03, prin semnalul de indicaţie E.6 (Anexa nr. 7).

Articolul 6.19 - Navigaţia în derivă

1. Navigaţia în derivă este interzisă fără o autorizaţie a autorităţii competente.
2. Navele care se lasă să coboare cu prova în amonte, cu maşina înainte, sunt considerate ca navigând în amonte şi nu ca navigând în derivă.

Articolul 6.20 - Valuri

1. Navele trebuie să-şi regleze viteza pentru a evita crearea de valuri sau a efectelor de sucţiune exagerate care pot fi de natură a provoca daune navelor în staţionare sau în marş sau lucrărilor. În special, navele trebuie să-şi reducă viteza în timp util, aceasta ne trebuind să scadă sub viteza necesară pentru a guverna în siguranţă:

a) înainte de intrarea în porturi;

b) în apropierea navelor acostate la mal sau la debarcadere, sau care sunt sub operaţiuni de încărcare sau descărcare;

c) în apropierea navelor care se găsesc în staţionare în locurile obişnuite de staţionare;

d) în apropierea bacurilor care nu navigă liber;

e) pe sectoarele căii navigabile desemnate de autorităţile competente; aceste sectoare pot fi semnalizate cu semnalul de interzicere A.9 (Anexa nr.7).

2. Fără a încălca prevederile art. 1.04, obligaţiile navelor conform prevederilor de la paragrafele 1 b) şi 1 c) de mai sus, nu sunt în raport cu ambarcaţiunile mici.

3. În apropriere de navele ce poartă luminile prevăzute la paragraful 1 c) de la art. 3.25 şi, în apropiere de navele, materialele plutitoare sau instalaţiile plutitoare care poartă luminile, prevăzute la paragraful 1 de la art. 3.29, celelalte nave trebuie să-şi reducă viteza după cum este prevăzut la paragraful 1 de mai sus. În plus ele trebuie să se îndepărteze pe cât posibil în lateral.

Articolul 6.21 - Convoaie

1. Navele autopropulsate care asigură propulsia unui convoi trebuie să aibă o putere suficientă pentru a asigura o bună manevrabilitate a convoiului.

2. Împingătorul unui convoi împins în aval trebuie să poată să oprească în timp util convoiul fără a-l întoarce, astfel încât manevrabilitatea convoiului să se menţină bună.

3. Navele autopropulsate nu pot, decât în caz de salvare sau de asistentă pentru o navă în pericol, să fie utilizate pentru operațiuni de remorcare sau de împingere sau pentru asigurarea propulsiei unei formațiuni în cuplu decât în măsura în care această utilizare este admisă în certificatul lor de navă.

Se interzice oricărei nave autopropulsate care împinge, remorchează sau duce în cuplu alte nave să le părăsească în cursul operaţiunilor de acostare sau de ancorare înainte ca şenalul navigabil să nu fie degajat de respectivele nave şi conducătorul convoiului să nu se fi asigurat că ele sunt puse în deplină siguranţă.

4. Barjele pentru nave nu pot fi aşezate în capul unui convoi împins decât dacă ancorele pot fi dispuse în capul convoiului.

5. Este interzisă navigaţia în cuplu sau în cadrul unui convoi remorcat de nave de pasageri care are pasageri la bord. Ea este autorizată numai în cazul în care nava de pasageri este remorcată în urma unei avarii.

Articolul 6.21[1] – Deplasarea barjelor în afara convoaielor

În afara unui convoi împins, o barjă nu poate fi deplasată:

a) Doar dacă este cuplată bord la bord cu o navă autopropulsată, sau

b) Decât pe distante scurte, la formarea sau la dispersarea unui convoi împins, sau

c) Doar dacă constituie o formațiune în cuplu cu o navă dotată cu un dispozitiv de guvernare și cu un echipaj suficient.

Articolul 6.22 - Întreruperea temporară a navigaţiei

Atunci când autorităţile competente fac cunoscut printr-un semnal general de interzicere A.1 (Anexa nr. 7) că navigaţia este înterzisă temporar, toate navele trebuie să oprească în faţa acestui semnal de interzicere.

Articolul 6.22[1] - Navigaţia în dreptul aparatelor plutitoare în lucru şi a navelor eşuate sau scufundate și a navelor cu capacitate de manevră redusă

Este interzis să se treacă prin dreptul navelor vizate la articolul 3.25 prin partea în care prezintă lumina roșie sau luminile roșii prescrise la articolul 3.25, paragrafele 1 b) şi 1 d), sau panoul semnalului A.1 (anexa 7), balonul roșu sau pavilionul roșu prescrise la articolul 3.25, paragrafele 1 b) şi 1 d), sau să se treacă prin dreptul navelor vizate la articolul 3.34 prin partea unde sunt cele două lumini roșii sau cele două baloane negre prescrise la paragraful 2 a) al articolului 3.34.

D. BACURI

Articolul 6.23 - Reguli aplicabile bacurilor

1. Bacurile nu pot traversa calea navigabilă decât după ce s-au asigurat că mişcarea celorlalte nave permite efectuarea traversării fără pericol şi fără ca aceste alte nave să fie obligate să-şi modifice brusc drumul sau viteza lor.

2. În afară de aceasta, bacurile care nu navigă liber trebuie, să se conformeze următoarelor reguli:

a) când nu sunt în serviciu, trebuie să staţioneze la locurile stabilite de către căpitănia de port. Dacă nu s-au stabilit anumite locuri de staţionare, trebuie să staţioneze în aşa fel încât şenalul navigabil să rămână liber;

b) navigaţia bacurilor pe cablul longitudinal este interzisă;

c) bacurile nu trebuie să rămână în şenalul navigabil după terminarea serviciului lor.

E. TRECEREA PE SUB PODURI, PRIN BARAJE ŞI ECLUZE

Articolul 6.24 - Trecerea pe sub poduri şi prin baraje - Generalităţi

1. Într-o deschidere a unui pod sau a unui baraj, dacă şenalul nu prezintă o lăţime suficientă pentru trecerea simultană, se aplică prevederile art. 6.07.

2. Atunci când trecerea printr-o deschidere de pod sau baraj este autorizată şi dacă această deschidere poartă:

a) semnalul de interzicere A.10 (Anexa nr. 7),
navigaţia este interzisă în afara spaţiului cuprins între cele două panouri care formează acest semnal;

b) semnalul de recomandare D.2 (Anexa nr. 7),
este recomandat ca navigaţia să se facă în spaţiul cuprins între cele două panouri sau lumini care constituie acest semnal.

Articolul 6.25 - Trecerea pe sub poduri fixe

1. Atunci când anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate prin una sau mai multe lumini roşii sau panouri roşu - alb - roşu (semnal de interzicere A.1 – Anexa nr. 7), navigaţia prin respectivele deschideri este interzisă.

2. Dacă anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate prin:

a) semnalul de recomandare D.1 a) (Anexa nr. 7),

sau

b) semnalul de recomandare D.1 b) (Anexa nr. 7),

instalat deasupra deschiderii; este recomandat să se folosească de preferinţă respectivele deschideri.

Dacă trecerea are semnalizarea prevăzută la paragraful 2 a) de mai sus, ea este deschisă navigaţiei în ambele sensuri.

Dacă trecerea are semnalizarea prevăzută la paragraful 2 b) de mai sus, navigaţia în sens opus este interzisă. În acest caz deschiderea poartă în cealaltă parte semnalul de interzicere A 1 (Anexa nr. 7).

3. Dacă anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate conform prevederilor de la paragraful 2 de mai sus, folosirea deschiderilor nesemnalizate pentru navigaţie este pe riscul şi răspunderea conducătorului.

Articolul 6.26 - Trecerea pe sub poduri mobile

1. Fără a încălca celelalte prevederi ale prezentului Regulament şi alte dispoziţii aplicabile, la apropierea şi la trecerea pe sub podurile mobile, conducătorii trebuie să se conformeze ordinelor care le sunt eventual date de personalul podului în vederea siguranţei şi a bunei ordini a navigaţiei sau în vederea trecerii rapide. Conducătorul trebuie să anunțe personalului podului intenția sa de a trece pe sub pod prin intermediul unui sunet prelungit sau al radiotelefonului.

2. La apropierea de un pod mobil, navele trebuie să-şi reducă viteza de marş. Dacă nu pot sau nu doresc să treacă pe sub pod, în cazul în care pe mal sunt instalate panourile de obligaţie B.5 (Anexa nr. 7), ele trebuie să se oprească înainte de aceste panouri.

3. La apropierea de podurile mobile, depăşirea este interzisă în afară de cazurile în care există indicaţii speciale din partea personalului podului.

4. Trecerea pe sub podurile mobile poate fi reglementată prin următoarele semnale:

a) una sau mai multe lumini roşii semnificând interzicerea trecerii;

b) lumină roşie şi o lumină verde la aceeaşi înălţime sau o lumină roşie deasupra unei lumini verzi semnificând *trecerea este încă interzisă, dar podul este în curs de deschidere şi navele trebuie să se pregătească pentru marş*;

c) una sau mai multe lumini verzi semnificând *trecerea este permisă*;

d) două lumini roşii suprapuse semnifică *serviciul de deschidere a podului pentru navigaţie este întrerupt*;

e) o lumină galbenă instalată pe pod combinată cu semnalizarea prevăzută la paragrafele 4 a) şi 4 d) de mai sus semnifică *trecerea interzisă cu excepţia navelor de înălţime redusă; navigaţia este permisă în ambele sensuri*;

f) două lumini galbene instalate pe pod combinate cu semnalizarea prevăzută la paragrafele 4 a) şi 4 d) de mai sus semnifică *trecerea interzisă cu excepţia navelor de înălţime redusă; navigaţia este interzisă în celălalt sens.*

5. Luminile roşii prevăzute la paragraful 4 de mai sus pot fi înlocuite cu panouri roşu - alb - roşu (semnal de interzicere A.1 – Anexa nr. 7), luminile verzi cu panouri verde - alb - verde (semnal de indicaţie E.1 (Anexa nr. 7) iar luminile galbene cu panouri galbene (semnal de recomandare D.1 – Anexa nr. 7).

6. Operatorul podurilor trebuie să aibă pe sau în proximitatea podului o instalaţie de radiotelefonie conformă cu dispoziţiile articolului 4.05. Pe toată durata navigaţiei la înălţimea podului, instalaţia trebuie să fie aprinsă.

Articolul 6.27 - Trecerea prin baraje

1. Interzicerea trecerii printr-o deschidere de baraj poate fi semnalizată prin:
- una sau mai multe lumini roşii sau panouri roşu - alb - roşu (semnal de interzicer A.1 – Anexa nr. 7).

2. Trecerea printr-o deschidere de baraj nu este permisă decât atunci când această deschidere este semnalizată la stânga şi la dreapta prin semnalul de indicaţie E.1 (Anexa nr. 7).

Articolul 6.28 - Trecerea prin ecluze

1. La apropierea de locurile de staţionare a navelor în faţa ecluzelor, navele trebuie să-şi reducă viteza de marş. Dacă nu pot sau nu vor să intre imediat în ecluză, navele trebuie, în cazul în care pe mal este instalat un panou de obligaţie B.5 (Anexa nr. 7), să se oprească înainte de acest panou.

2. La locurile de staţionare ale navelor în faţa ecluzelor şi în ecluze, navele echipate cu instalaţie radiotelefonică care le permite să comunice pe canalele de informaţii pentru navigaţie, trebuie să păstreze legătura pe canalul de lucru al ecluzei respective.

3. Trecerea prin ecluze se face în ordinea sosirii navelor la locurile de staţionare din faţa ecluzelor. Ambarcaţiunile mici nu pot cere ecluzarea separat. Ele nu trebuie să intre în sas (camera ecluzei) decât după ce au fost chemate de personalul ecluzei. În afară de aceasta, atunci când ambarcaţiunile mici sunt ecluzate în comun cu alte nave, ele nu trebuie să intre în camera ecluzei decât după acestea din urmă.

4. La apropierea de ecluze, în special la locurile de staţionare a navelor din faţa ecluzelor, orice depăşire este interzisă.

5. În ecluze, ancorele trebuie să fie ridicate complet; aceasta este valabil şi la locurile de staţionare a navelor din faţa ecluzelor, atât timp cât ancorele nu se folosesc.

6. La intrarea în ecluze, navele trebuie să-şi reducă viteza astfel încât să evite orice coliziune cu porţile sau cu dispozitivele de protecţie sau cu alte nave, materiale plutitoare sau instalaţii plutitoare.

7. În ecluze:

a) dacă pe pereţii de rezistenţă a camerei ecluzei sunt indicate limite, navele trebuie să se menţină între aceste limite;

b) în timpul umplerii şi golirii camerei ecluzei şi până în momentul primirii autorizaţiei de ieşire, navele trebuie să fie legate, iar manevrarea legăturilor trebuie să fie asigurată astfel încât să împiedice orice coliziune cu pereţii de rezistenţă, porţile sau dispozitivele de protecţie sau cu alte nave sau materiale plutitoare;

c) utilizarea apărătorilor care trebuie să fie plutitoare atunci când sunt mobile, este obligatorie;

d) se interzice navelor şi materialelor plutitoare să deverseze sau să evacueze apă pe platforme sau pe alte nave sau materiale plutitoare;

e) din momentul în care nava este legată şi până în momentul primirii autorizaţiei de ieşire, mijloacele mecanice de propulsie ale navelor nu pot fi folosite decât în cazuri speciale, pentru siguranţa ecluzării;

f) ambarcaţiunile mici trebuie să se ţină la distanţă de celelalte nave.

8. În ecluze şi în avanporturile ecluzelor este obligatorie menţinerea unei distanţe laterale minime de 10 m faţă de navele sau convoaiele care poartă lumina albastră sau conul albastru prevăzut la art. 3.14, paragraful 1. Totuşi, această obligaţie nu se aplică navelor sau convoaielor care poartă această semnalizare şi nici navelor prevăzute la art. 3.14, paragraful 7.

9. Navele şi convoaiele care poartă două sau trei lumini albastre ori două sau trei conuri albastre prevăzute la art. 3.14, paragraful 2 sau 3, sunt ecluzate separat.

10. Navele şi convoaiele care poartă semnalizarea prevăzută la art. 3.14, paragraful 1, nu sunt ecluzate concomitent cu navele de pasageri.

11. În apropierea ecluzelor, la sosirea sau plecarea din ecluze, navele rapide trebuie să se deplaseze cu o viteză care să permită evitarea oricărei deteriorări a ecluzelor şi navelor şi aparatelor plutitoare şi a oricărui pericol pentru persoanele de la bord.

12. În vederea asigurării securităţii şi a bunei ordini a navigaţiei, a rapidităţii trecerii prin ecluze sau a deplinei lor utilizări, personalul ecluzelor poate da instrucţiuni suplimentare, precum şi instrucţiuni derogatorii de la prevederile prezentului articol. În ecluze şi la locurile de staţionare în faţa ecluzelor, navele trebuie să se conformeze respectivelor instrucţiuni.

Articolul 6.28[1] - Intrarea şi ieşirea din ecluze

1. Accesul într-o ecluză este reglementat atât ziua cât şi noaptea prin semnale vizuale amplasate pe o parte sau de ambele părţi ale ecluzei. Aceste semnale au următoarea semnificaţie:

a) doua lumini roşii instalate una deasupra celeilalte: - *acces interzis, ecluza nu lucrează*;

b) o lumina roşie izolată sau două lumini roşii instalate pe orizontală: - *acces interzis, ecluza închisă;*

c) una dintre cele două lumini roşii instalate pe orizontală este stinsă sau o lumină roşie şi una verde instalate pe orizontală sau o lumină roşie deasupra unei lumini verzi: - *acces interzis, ecluza se pregăteşte pentru deschidere;*

d) o lumină verde izolată sau două lumini verzi instalate pe orizontală: - *acces permis.*

2. Ieşirea dintr-o ecluză este reglementată atât ziua cât şi noaptea prin următoarele semnale vizuale:

a) una sau două lumini roşii: *ieşirea interzisă*

b) una sau două lumini verzi: *ieşirea permisă*

3. Lumina sau luminile roşii prevăzute la paragrafele 1 şi 2 de mai sus pot fi înlocuite cu un panou de interzicere A.1 (Anexa nr. 7). Lumina sau luminile verzi prevăzute la paragrafele 1şi 2 de mai sus pot fi înlocuite cu un panou de indicaţie E.1 (Anexa nr. 7).

4. În lipsa luminilor şi a panourilor accesul şi ieşirea din ecluze sunt interzise fără un ordin special al personalului ecluzei.

Articolul 6.29 – Prioritate de trecere prin ecluze

1. Prin derogare de la prevederile paragrafului 3 al art. 6.28, au drept de prioritate la trecere prin ecluze:

a) navele aparţinând căpităniilor de port, navele de stins incendiu, navele de poliţie, vamă, salvare, servicii sanitare care se deplasează din motive urgente de serviciu;

b) navele cărora autoritatea competentă le-a acordat în mod expres prioritate şi care poartă flamura roşie prevăzută la articolul 3.17.

Dacă astfel de nave se apropie de locurile de staţionare din faţa ecluzelor sau se găsesc în aceste locuri în staţionare, celelalte nave trebuie în limita posibilităţilor să faciliteze trecerea acestora.

F. VIZIBILITATE REDUSĂ; NAVIGAŢIA CU AJUTORUL RADARULUI

Articolul 6.30 – Reguli generale de navigaţie în condiţii de vizibilitate redusă; utilizarea radarului

1. În condiții de vizibilitate redusă toate navele trebuie să navige cu radarul.
2. Navele care se deplasează în condiții de vizibilitate redusă trebuie să navige la viteza de siguranță, ținând cont de vizibilitate, de prezenta şi de mişcarea altor nave şi de condițiile locale. Navele trebuie să dea prin radiotelefonie celorlalte nave informațiile necesare pentru securitatea navigației. Când se deplasează în condiții de vizibilitate redusă micile ambarcațiuni trebuie să utilizeze canalul navă - navă sau canalul prescris de autoritățile competente.
3. Atunci când se opresc în condiții de vizibilitate redusă, navele trebuie să degajeze șenalul pe cât posibil.
4. Navele care își continuă drumul trebuie, în caz de întâlnire, să tină dreapta atât cât este necesar pentru ca trecerea să se poată efectua babord la babord. Dispozițiile articolelor 6.04, paragrafele 4, 5 şi 6, şi 6.05 în ce priveşte emiterea unei serii de sunete foarte scurte nu se aplică în general în condiții de vizibilitate redusă. Totuși trecerea tribord la tribord poate fi admisă de către autoritățile competente dacă condițiile speciale pe anumite căi navigabile o impun.
5. Convoaiele remorcate trebuie să se ducă imediat la un post sigur de amarare sau de ancorare, cel mai apropiat atunci când comunicarea vizuală între unitățile remorcate şi nava autopropulsată din fața convoiului nu mai este posibilă. Pentru convoaiele remorcate care navige în aval, este interzis să se navige cu radarul, exceptând cazul în care trebuie să ajungă la postul de amarare sau de ancorare sigur cel mai apropiat. Aceste convoaie se supun dispozițiilor articolului 6.33.

Articolul 6. 31 – Semnale sonore în timpul staţionării

1. În condiţii de vizibilitate redusă, navele sau instalaţiile plutitoare în staţionare pe şenal, sau în apropierea acestuia în afara porturilor şi a locurilor special desemnate staţionării de către autorităţile competente, trebuie să stea pe ascultare pe canalul navă - navă. Imediat ce descoperă prin radiotelefonie că se apropie alte nave sau imediat şi pe toată durata cât percep unul din semnalele sonore prescrise la articolele 6.32, paragraful 4, sau 6.33, paragraful 1 b), pentru o navă care se apropie, ele trebuie să-şi indice poziţia (km fluvial) prin radiotelefonie sau să emită următoarele semnale sonore:

a) când se află pe partea stângă a şenalului (pentru un observator care stă cu faţa spre aval), *o serie simplă de bătăi de clopot*;
b) când se află pe partea dreaptă a şenalului (pentru un observator care stă cu faţa spre aval), *o serie dublă de bătăi de clopot*;
c) când se află în poziţie nedeterminată, *o serie triplă de bătăi de clopot*.

Aceste semnale sonore trebuie să fie repetate la intervale de cel mult un minut.

2. Prevederile paragrafului 1 de mai sus se aplică doar pentru remorchere-împingătoare. În cazul unei formaţiuni în cuplu ele se aplică numai unei singure nave din formaţiune. Într-un convoi remorcat, prevederile paragrafului 1 de mai sus se aplică remorcherului şi ultimei nave din convoi.

3. Prezentul articol se aplică, de asemenea, navelor eşuate în şenal sau în apropierea acestuia care pot constitui un pericol pentru celelalte nave.

Articolul 6.32. Navigaţia cu radar

1. Atunci când o navă navigă cu radarul, o persoană titulară a unui certificat cerut de autorităţile competente, valabil pentru respectivul sector de Dunăre şi pentru tipul respectiv de navă, precum şi a certificatului vizat la articolul 4.06, paragraful 1 b), se găseşte în permanentă în timonerie, precum şi o a doua persoană care este familiarizată cu această metodă de navigaţie. Totuşi când timoneria este amenajată pentru conducerea cu radarul de către o singură persoană, este suficient ca a doua persoană să poată, dacă este necesar, să fie chemată imediat în timonerie.

2. De îndată ce o navă care navigă în amonte cu radarul zăreşte pe ecranul radarului nave care vin în sens invers, sau când se apropie de un sector unde ar putea să se găsească nave care încă nu sunt vizibile pe ecran, acesta trebuie să indice prin telefonie navelor care vin în sens invers, categoria sa, numele, sensul de circulaţie precum şi poziţia sa (km fluvial) şi să convină cu aceste nave procedura de intersectare.

3. De îndată ce o navă care navigă în aval cu radarul zăreşte pe ecranul radarului o navă a cărei poziţie sau traseul urmat ar putea provoca un pericol şi care nu a stabilit contactul radiotelefonic, sau dacă se apropie de un sector unde pot să se găsească nave încă invizibile pe ecranul radar, nava care coboară trebuie să atragă atenţia acestei nave despre situaţia periculoasă prin radiotelefonie şi să convină cu această navă asupra unei proceduri de intersectare.

4. Atunci când nu se poate stabili contactul radiotelefonic cu navele care vin din sens invers, nava care navigă în aval trebuie:

a) să emită semnalul sonor tritonal vizat la paragraful 6 c) a articolului 1.01 şi să repete acest semnal sonor atâta timp cât este necesar; acesta dispoziţie nu se aplică micilor ambarcaţiuni;

b) să-şi reducă viteza şi să se oprească cu prova către aval sau să vireze, dacă e necesar. Orice navă care navigă în aval, imediat ce aude semnalele vizate la paragraful 4 de mai

sus, sau zărește pe ecran nave a căror poziție sau deplasare ar putea provoca un pericol, sau când se apropie de un sector unde s-ar putea găsi nave care încă nu sunt vizibile pe ecran, trebuie:

c) să emită un sunet prelungit și să repete acest semnal sonor atâta timp cât este necesar;

d) să-și reducă viteza și să se oprească dacă e necesar.

5. Orice navă care navigă cu radarul care este apelată prin radiotelefonie, trebuie să răspundă prin radiotelefonie indicând categoria sa, numele, sensul de circulație precum și poziția sa (km fluvial). Trebuie apoi să convină o procedură de intersectare cu nava care vine din sens invers; totuși, în cazul unei mici ambarcațiuni, aceasta trebuie doar să indice în ce parte se îndreaptă.

6. În cazul convoaielor, prescripțiile paragrafelor 1 până la 5 de mai sus nu se aplică decât pentru nava la bordul căreia se găsește conducătorul convoiului.

Articolul 6. 33 – Prevederi pentru navele care nu navigă cu ajutorul radarului

1. În condiții de vizibilitate redusă, navele şi convoaiele care nu navigă cu radarul, trebuie imediat să se ducă la cel mai apropiat post de amarare sau de ancorare sigur. În timpul călătoriei până la postul sigur de amarare sau ancorare, acestea trebuie să respecte următoarele dispoziții:

a) trebuie să navige pe cât posibil pe latura șenalului;

b) orice navă izolată sau orice navă la bordul căreia se găsește conducătorul unui convoi trebuie să emită un sunet prelungit; acest semnal sonor trebuie să fie repetat la intervale de cel mult un minut. Aceste nave trebuie să aibă un post de observație în prova; totuși pentru convoaie, acest post de observație nu este cerut decât pe prima unitate. El trebuie să se afle fie în raza vizuală sau auditivă a conducătorului navei sau convoiului, fie în legătură cu acest conducător printr-o legătură telefonică.

c) de îndată ce o navă este apelată prin radiotelefonie de o altă navă, trebuie să răspundă prin radiotelefonie indicând categoria sa, numele, sensul de circulație precum şi poziția sa (km fluvial). De asemenea trebuie să indice că nu navigă cu radarul şi că este în căutarea unei zone de staționare. Trebuie atunci să convină o procedură de intersectare cu această navă.

d) de îndată ce o navă remarcă semnalul sonor al unei alte nave cu care nu se poate stabili nici un contact radiotelefonic, aceasta trebuie:
- dacă se află în apropierea unui mal, să se apropie cât mai mult de acest mal şi, la nevoie, să se oprească acolo, până ce se face trecerea;
- dacă nu se găsește în proximitatea unui mal şi mai ales dacă este în curs de schimbare a malului, trebuie să degajeze șenalul cât mai mult și mai repede posibil.

G. REGULI SPECIALE

Articolul 6.34 – Priorităţi speciale

1. În caz de întâlnire sau de drumuri care se încrucişează, celelalte nave trebuie sa se îndepărteze din calea:
- unei nave purtând semnalizarea prevăzută la art. 3.34
- unei nave purtând semnalizarea prevăzută la art. 3.35

2. În caz de întâlnire sau de drumuri care se încrucişează între o navă vizată la paragraful 1 a) de mai sus şi o navă vizată la paragraful 1 b) de mai sus, aceasta din urmă trebuie să se îndepărteze din calea primei nave.
3. Navele nu trebuie să se apropie la mai puțin de 1000 m de pupa unei nave care poartă semnalizarea vizată la articolul 3.37.

Articolul 6. 35 – Schiul nautic şi activităţi similare

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

2. Conducătorul navei care asigură remorcarea trebuie să fie însoţit de o persoană însărcinată cu serviciul remorcii şi cu supravegherea schiorului care este aptă să-şi asume acest rol.

3. Cu excepţia cazurilor când navigă pe un şenal ce le este rezervat în mod exclusiv, navele care asigură remorcarea şi schiorii nautici, trebuie să păstreze o distanţă suficientă faţă de alte nave, maluri şi înotători.

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

Articolul 6. 36 – Activitatea navelor de pescuit

1. Pescuitul cu năvodul cu mai multe nave nu este autorizat.
2. Instalarea de echipamente de pescuit în sau în apropierea şenalului şi în zonele marcate prin semnale de staționare a navelor nu este autorizată.
3. Este interzis oricărei nave să treacă la mică distanță prin pupa unei nave care pescuieşte şi care poartă semnalizarea vizată la articolul 3.35.

Articolul 6. 37 – Comportamentul înotătorilor subacvatici sportivi și acțiunile navelor cu privire la aceștia

1. Practicarea înotului subacvatic sportiv fără aprobare este interzisă, în locurile unde poate fi stânjenită navigaţia şi anume:

a) pe traseul obişnuit al navelor care poartă semnalizarea prevăzută la art.3.16;
b) la intrarea în porturi;
c) în apropierea locurilor de staţionare;
d) în zonele rezervate schiului nautic sau altor activităţi similare;
e) în canale navigabile;
f) în porturi.

2. Toate navele trebuie să treacă la o distanță suficientă față de o navă care poartă semnalizarea prevăzută la art. 3.36

CAPITOLUL 7

REGULI DE STAŢIONARE

Articolul 7.01 - Principii generale de staţionare

1. Fără a încălca celelalte prevederi ale prezentului Regulament, navele şi materialele plutitoare trebuie să îşi aleagă locul de staţionare cât mai aproape de mal atât cât le permite pescajul şi condiţiile locale şi, în toate cazurile să nu împiedice navigaţia.

2. Independent de condiţiile speciale impuse de autorităţile competente, instalaţiile plutitoare trebuie să fie amplasate astfel încât să lase şenalul liber pentru navigaţie.

3. Navele, grupările de nave şi materialele plutitoare în staţionare, precum şi instalaţiile plutitoare trebuie să fie ancorate sau legate suficient de solid, astfel încât să nu-și poată schimba poziția și, de asemenea, să nu constituie un pericol sau o stânjenire pentru alte nave ţinând cont de curent, de vânt, de variațiile nivelului apei, precum și de efectele de sucţiune provocate de alte nave și de valuri.

Articolul 7.02 – Staţionare

1. Navele şi materialele plutitoare precum şi instalaţiile plutitoare, nu pot staţiona:

   a) în sectoarele căii navigabile unde staţionarea este de regulă interzisă;

   b) în sectoarele desemnate de autorităţile competente;

   c) în sectoarele indicate cu semnalul de interzicere A5 (Anexa nr. 7); interzicerea se aplică în acest caz numai pe acea parte a căii navigabile unde acest semnal este instalat;

   d) sub poduri şi sub liniile electrice aeriene de înaltă tensiune;

   e) în trecerile înguste conform prevederilor articolului 6.07 şi la apropierea lor, de asemenea, în acele sectoarele care, în cazul staţionării navelor, devin treceri înguste, de asemenea în imediata apropiere de aceste sectoare;

   f) la intrările şi ieşirile din căile afluente și porturi;

   g) pe traseul bacurilor;

   h) pe traseul pe care-l urmează navele pentru a acosta sau pentru a pleca de la un debarcader;

   i) în sectoarele de întoarcere indicate prin semnalul de indicaţie E.8 (Anexa nr. 7);

   j) în dreptul unei nave care poartă semnalul prevăzut la articolul 3.33, la o distanţă în metri mai mică decât cifra indicată în triunghiul alb al semnalului respectiv;

   k) în sectoarele de apă marcate prin semnalul de interzicere A.5.1 (Anexa nr. 7) şi a căror lăţime, măsurată de la semnal, este indicată în metri pe acesta.

   l) în ecluze, fără aprobarea căpităniei.

2. În sectoarele în care staţionarea este interzisă în baza prevederilor paragrafelor 1 a) până la 1 d) de mai sus, navele şi materialele plutitoare, precum şi instalaţiile plutitoare nu pot staţiona decât în zonele de staţionare indicate printr-unul din semnalele de indicaţie E.5 până la E.7 (Anexa nr. 7), în condiţiile prevăzute de art. 7.03 până la art.7.06 de mai jos.

Articolul 7.03 - Ancorarea

1. Navele şi materialele plutitoare, precum şi instalaţiile plutitoare nu pot ancora:

   a) în sectoarele căii navigabile în care ancorarea este de regulă interzisă;

   b) în sectoarele indicate prin semnalul de interzicere A.6 (Anexa nr. 7); în acest caz interzicerea se aplică pe partea căii navigabile unde este instalat semnalul.

2. În sectoarele unde ancorarea este interzisă în baza prevederilor paragrafului 1 a) de mai sus, navele şi materialele plutitoare, precum şi instalaţiile plutitoare, nu pot ancora decât în sectoarele indicate prin semnalul de indicaţie E.6 (Anexa nr. 7) şi numai pe partea căii navigabile unde este instalat acest semnal.

Articolul 7.04 - Legarea

1. Navele şi materialele plutitoare, precum şi instalaţiile plutitoare nu se pot lega la mal:

   a) în sectoarele căii navigabile în care legarea este de regulă interzisă;

   b) în sectoarele indicate prin semnalul de interzicere A.7 (Anexa nr. 7); interzicerea se aplică în acest caz pe partea de cale navigabilă unde este instalat acest semnal.

2. În sectoarele în care legarea la mal este interzisă în baza prevederilor paragrafului 1 a) de mai sus, navele şi materialele plutitoare, precum şi instalaţiile plutitoare, nu se pot lega decât în sectoarele indicate prin semnalul de indicaţie E.7 (Anexa nr. 7) şi numai pe partea de cale navigabilă unde este instalat acest semnal.

3. Se interzice folosirea pentru legare a arborilor, panourilor, parapeţilor, stâlpilor, postamentelor, coloanelor, scărilor metalice, balustradelor şi a altor asemenea.

Articolul 7.05 - Locuri de staţionare

1. În locurile de staţionare în care este instalat semnalul de indicaţie E.5 (Anexa nr. 7), navele şi materialele plutitoare nu pot staţiona decât pe partea de cale navigabilă pe care este instalat acest semnal.

2. În locurile de staţionare în care este instalat semnalul de indicaţie E.5.1. (Anexa nr. 7), navele şi materialele plutitoare pot staţiona numai în sectorul marcat de acest semnal şi la o distanţă de semnal indicată în metri pe acesta.

3. În locurile de staţionare în care este instalat semnalul de indicaţie E.5.2 (Anexa nr. 7), navele şi materialele plutitoare nu pot staţiona decât pe sectorul cuprins între cele două distanţe indicate în metri pe semnal. Aceste distanţe se măsoară de la semnal.

4. În locurile de staţionare în care este instalat semnalul de indicaţie E.5.3 (Anexa nr. 7), numărul navelor şi a materialele plutitoare staţionate bord la bord pe acea partea căii navigabile, unde acest semnal este instalat, nu poate fi superior numărului înscris în cifre romane pe semnal.

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

6. Atunci când, în completarea semnalelor de la mal, acvatoriul locului de staţionare se delimitează şi cu semnale plutitoare, acestea se marchează:

   - în partea dreaptă a şenalului, cu geamanduri luminoase de interzicere A.5 (Anexa nr. 8);
   - în partea stângă a şenalului, cu geamanduri luminoase A.6 (Anexa nr. 8).

   În acest caz, semnalele plutitoare separă şenalul de acvatoriul locului de staţionare.

Articolul 7.06 - Autorizarea staţionării pentru anumite categorii de nave

În locurile de staţionare în care este instalat unul dintre semnalele de indicaţie E.5.4 până la E.5.15 (Anexa nr. 7), nu pot staţiona decât categoriile de nave pentru care este valabil semnalul, şi numai pe acea parte a căii navigabile pe care este instalat semnalul.

Articolul 7.07 - Staţionarea în apropierea navelor, convoaielor împinse şi formaţiilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase

1. Distanţa minimă ce trebuie respectată între două nave, convoaie împinse şi formaţii în cuplu în staţionare este de:

   a) 10 m - dacă una dintre acestea poartă semnalizarea prevăzută la paragraful 1 al art.3.14;

   b) 50 m - dacă una dintre acestea poartă semnalizarea prevăzută la paragraful 2 al art.3.14;

   c) 100 m - dacă una dintre acestea poartă semnalizarea prevăzută la paragraful 3 al art.3.14;

   În cazul în care navele, convoaiele împinse şi formaţiile în cuplu, poartă un număr diferit de conuri albastre sau lumini albastre, distanţa minimă ce trebuie respectată este cea stabilită pentru numărul cel mai mare de conuri albastre sau lumini albastre.

2. Obligativitatea prevăzută la paragraful 1 de mai sus, nu se aplică:
   - Navelor, convoaielor împinse și formațiilor în cuplu care poartă aceeaşi semnalizare;
   - Navelor care nu poartă această semnalizare dar care deșin un certificat de agrement conform art. 8.1.8 din ADN și respectă dispozițiile de siguranță aplicabile navelor prevăzute la paragraful 1 al art. 3.14.

3. Pentru staţionare, căpităniile de port pot da derogări în cazuri particulare.

Articolul 7.08 - Paza şi supravegherea

1. O pază suficientă trebuie să fie asigurată în permanență la bordul navelor care se găsesc în șenal și la bordul navelor-tanc în staționare care transportă substanțe periculoase.

2. O pază suficientă trebuie să fie asigurată în permanență la bordul navelor în staționare care poartă semnalizarea vizată la articolul 3.14. Navele fără echipaj care poartă semnalizarea conform articolul 3.14 trebuie să staționeze în porturi sau în zone de staționare unde este asigurată o pază permanentă.

3. O pază suficientă trebuie să fie asigurată în permanență la bordul navelor de pasageri care transportă pasageri şi care se află în staționare.

4. Toate celelalte nave, materialele plutitore și instalațiile plutitoare trebuie să fie, în staționare, supravegheate de o persoană capabilă să intervină rapid în caz de nevoie, exceptând cazul când această supraveghere nu este necesară ținând cont de circumstanțele locale sau de faptul că autoritățile competente se dispensează de acest lucru.

5. Atunci când nava nu are conducător, responsabilitatea instituirii acestei paze sau supravegheri îi revine operatorului navei, și dacă acesta nu poate fi identificat, proprietarului.

CAPITOLUL 8

TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE

Articolul 8.01 Semnalul „Păstraţi distanţa”

1. În cazul unui accident sau unei avarii în urma căreia se pot produce scurgeri ale mărfurilor periculoase transportate, este necesar să se dea semnalul „*Păstraţi distanţa* ”:

a) la bordul navelor cisternă care trebuie să poarte semnalizarea prevăzută la art. 3.14, una sau două lumini albastre, sau la art. 3.32, unu sau două conuri albastre, atunci când echipajul nu este în măsură să elimine pericolul apărut pentru viaţa oamenilor sau pentru navigaţie, ca urmare a deversării de mărfuri periculoase;

b) la bordul navelor care trebuie să poarte trei lumini albastre în conformitate cu art. 3.14, sau trei conuri albastre în conformitate cu art. 3.32, atunci când echipajul nu este în măsură să elimine pericolul apărut pentru viaţa oamenilor sau pentru navigaţie ca urmare a deversării de mărfuri periculoase.

Această prevedere nu se aplică barjelor împinse sau altor nave nepropulsate asemănătoare. În cazul în care ele fac parte dintr-un convoi sau o formaţiune în cuplu, semnalul „*Păstraţi distanţa*” trebuie dat de nava la bordul căreia se găseşte conducătorul convoiului.

2. Semnalul „*Păstraţi distanţa*” se compune dintr-un semnal sonor şi un semnal luminos. Semnalul sonor este constituit dintr-un sunet lung şi un sunet scurt care se repetă pe o durată de cel puţin 15 minute.

Semnalul luminos prevăzut la art. 4.01, paragraful 2 trebuie dat în acelaşi timp cu semnalul sonor.

După declanşarea sa, semnalul „*Păstraţi distanţa*” trebuie să continue automat până la final; întrerupătorul său trebuie să fie construit de o manieră care să excludă posibiliatea punerii sale în funcţiune accidental.

3. Navele care recepţionează semnalul *„Păstraţi distanţa”* trebuie să ia toate măsurile posibile pentru a evita pericolul care ameninţă. În mod special ele trebuie:

a) când drumul pe care îl urmează este către zona periculoasă, să se menţină la o distanță cât mai mare posibilă de aceasta şi dacă este cazul, să întoarcă;

b) când este nevoie să treacă prin zona periculoasă, să continue drumul cu viteza maximă posibilă.

4. Navele menţionate în paragraful 3 trebuie să ia imediat următoarele măsuri:

a) închiderea tuturor geamurilor şi deschiderilor;

b) stingerea tuturor focurilor neprotejate;

c) încetarea fumatului la bord;

d) oprirea tuturor motoarelor auxiliare care nu sunt necesare pentru exploatare. O dată nava oprită, este bine să se oprească funcționarea motoarelor şi a mecanismelor auxiliare încă în funcțiune şi apoi să fie debranşate;

e) evitarea producerii scânteilor.

5. Prevederile paragrafului 4 de mai sus se aplică, de asemenea, navelor care se găsesc în staţionare în apropierea zonei periculoase. Dacă este cazul, atunci când se recepţionează semnalul „*Păstraţi distanţa* ”, echipajul trebuie să părăsească nava.

6. Pentru luarea măsurilor prevăzute de la paragraful 3 până la paragraful 5, trebuie să se ţină cont de direcţia curentului fluviului precum şi de direcţia vântului.

7. Navele trebuie să ia toate măsurile prevăzute de la paragraful 3 până la paragraful 6, chiar şi în cazul în care semnalul „*Păstraţi distanţa”* a fost dat de la mal.

8. Conducătorul navei care a recepţionat semnalul „*Păstraţi distanţa*” trebuie să informeze imediat căpitănia de port cea mai apropiată.

Articolul 8.02 Obligaţia de notificare

1. Conducătorii navelor şi convoaielor trebuie, înainte de a intra în sectoarele respective sau de a trece prin dreptul unui post de control, unui centru de dirijare sau a unei ecluze semnalizate de către autoritatea competentă, sau eventual prin semnalul B 11 (anexa 7), să-şi notifice prezenţa pe calea navigabilă pe canalul de radiotelefonie indicat şi să comunice următoarele date:

2. Conducătorii navelor şi convoaielor menționate la paragraful 1 vor comunica următoarele date:

a) tipul navei;

b) numele navei;

c) poziţia, direcţia marşului (aval, amonte);

d) numărul navei conform registrului navelor; pentru navele maritime – numărul OMI;

e) capacitatea de încărcare;

f) lungimea şi lăţimea;

g) tipul, lungimea şi lăţimea convoiului;

h) afundarea;

i) ruta;

j) portul de încărcare;

k) portul de descărcare;

l) felul și cantitatea mărfii (pentru mărfurile periculoase: așa cum este prevăzut la alin. a), b), c), d) și f) ale paragrafului 5.4.1.1.1 și alin. a) al paragrafului 5.4.1.2.1 din Regulamentul anexat la ADN pentru transportul în vrac și în colete, sau alin a), b), c), d) și e) ale paragrafului 5.4.1.1.2. din Regulamentul anexat ADN pentru transportul în nave cisternă);

m) semnalizarea cerută pentru transportul mărfurilor periculoase;

n) numărul persoanelor care se găsesc la bord;

o) numărul de containere la bord.

La cerere specială asupra punctelor de notificare prevăzute în prima frază a textului de mai sus, conducătorul navei trebuie să comunice datele cu privire la pescajul navei sau convoiului pe care îl conduce.

3. Datele enumerate la paragraful 1 de mai sus, cu excepţia celor de la subpunctele c) și h) ale aceluiaşi paragraf, pot fi comunicate autorităţilor competente prin alte servicii sau persoane, fie în

scris, fie prin telefon sau, dacă este posibil, „on-line”. În toate cazurile, conducătorul navei trebuie să anunţe atunci când nava sau convoiul său intră în sectorul supus obligaţiei de notificare şi când părăseşte acest sector.

4. Atunci când o navă îşi întrerupe voiajul pe un sector supus obligaţiei de notificare, pe o perioadă mai mare de două ore, conducătorul navei trebuie să indice începerea şi terminarea acestei întreruperi.

5. Atunci când datele de la paragraful 2 de mai sus se schimbă în cursul voiajului pe sectorul supus obligaţiei de notificare, autoritatea competentă trebuie să fie avertizată imediat.

6. Aceste informaţii sunt confidenţiale şi nu trebuie comunicate de către autoritatea competentă altor persoane. În cazul unui accident, aceasta este totuşi autorizată să furnizeze serviciilor de urgenţă precizările necesare pentru organizarea operaţiunilor de salvare.

CAPITOLUL 9

-Fără obiect -

CAPITOLUL 10

PREVENIREA POLUĂRII APELOR ŞI ELIMINAREA DEŞEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR

Articolul 10.01. – Definiţii

În sensul prezentului capitol următorii termeni semnifică:

1. Termeni privind deșeurile în general

a) « deșeuri care apar la bord »: substanțe sau obiecte definite de la litera b) până la f) mai jos, și al căror deținător scapă sau are intenția de a scăpa de ele sau obligația de a le preda;

b) « încărcătură restantă»: marfa/încărcătura lichidă rămasă în tancuri sau în tubulaturi după descărcare fără utilizarea unui sistem de uscare vizat în ADN, precum și încărcătura uscată care rămâne în cală fără utilizarea unei măturări mecanice sau a instalațiilor de aspirație;

c) « deșeuri uleioase și grase provenite din exploatarea navei»:
uleiuri uzate, ape de santină și alte deșeuri uleioase și unsuroase, cum ar fi grăsimi uzate, filtre (de aer sau de ulei) uzate, cârpe uzate (țesături și vată poluate), recipiente (ambalaje goale poluate), precum și ambalajele acestor deșeuri;

d) «uleiuri uzate»: uleiuri uzate sau alte grăsimi ne-reutilizabile, pentru motoare, angrenaje și instalații hidraulice;

e) « apă de santină»: apă uleioasă provenind din santina sălii mașinilor, a picului, coferdamurilor și ale compartimentelor laterale;

f) « grăsimi uzate»: grăsime uzată rezultată la scurgerea sa din gresoare, rulmenți și instalațiile de gresare și alte grăsimi care nu mai pot fi reutilizate;

g) «alte deșeuri care rezultă din exploatarea navei»: ape uzate menajere, gunoaie menajere, nămolurile de epurare, lături și alte deșeuri speciale așa cum sunt definite la paragraful 3 de mai jos;

h) «reziduuri de încărcătură»: deșeuri și ape uzate care rezultă la bordul navei din cauza încărcăturii: nu fac parte din acestea încărcătura restantă și reziduurile de manipulare așa cum sunt definite la literele b) și d) ale paragrafului 2 de mai jos;

i) «stație de recepție»: o navă sau o instalație la sol, agreată de autoritățile competente pentru a prelua deșeurile care apar la bord.

2. Termeni relativi la încărcătură

a) «transporturi exclusive»: transporturi succesive în cursul cărora aceeași încărcătură sau o altă încărcătură a cărei expediere nu impune curățarea prealabilă a calelor sau a tancurilor de marfă este transportată în cala sau tancul de marfă al navei;

b) «încărcătură restantă»: încărcătura lichidă care rămâne în tancuri sau în tubulaturi după descărcarea fără un sistem de uscare conform ADN, precum și marfa uscată care rămâne în cală după descărcare fără utilizarea măturilor, a măturilor mecanice sau a instalațiilor de aspirație;

c) «reziduuri de încărcătură»: marfa lichidă care nu poate fi evacuată din tancurile de marfă sau din tubulaturi prin sistemul de uscare, precum și marfa uscată de care nu poate fi debarasată cala prin utilizarea de mături mecanice și de mături;

d) «reziduuri de manipulare»: marfa care în timpul manipulării cade pe navă în exteriorul calei (de ex. pe punte de-a lungul bordajului);

e) «cală măturată»: cală debarasată de marfa rămasă cu ajutorul mijloacelor de curățare cum ar fi mături sau mături mecanice, fără ajutorul aparatelor de aspirație sau de spălare și unde nu subzistă decât reziduuri de marfă;

f) «tanc uscat»: tanc de marfă debarasat de încărcătura rămasă cu ajutorul unui sistem de uscare conform ADN și unde nu subzistă decât reziduuri de marfă;

g) «cală aspirată»: cală debarasată de încărcătura rămasă cu ajutorul tehnicii de aspirare și unde subzistă clar mai puține reziduuri de marfă decât într-o cală măturată;

h) «tanc sau cală spălat/ă»: tanc sau cală care după spălare este în principiu apt/ă să primească orice categorie de marfă;

i) « descărcarea resturilor»: evacuarea resturilor de marfă în afara calelor respectiv a tancurilor de marfă și a tubulaturilor cu ajutorul unor mijloace adecvate (de exemplu mături, mături mecanice, instalații de aspirare, sisteme de uscare) care permit să se atingă standardul de descărcare « măturat » sau « aspirat » pentru cală, și « uscat » pentru tancul de marfă, precum și evacuarea reziduurilor de manipulare și a ambalajelor și mijloacelor de arimare;

j) «spălare»: evacuarea reziduurilor de marfă în afara calelor măturate sau aspirate sau a tancurilor de marfă uscate cu ajutorul vaporilor de apă sau a apei;

k) «apă din spălare»: apă care rezultă la spălarea calelor măturate sau aspirate sau a tancurilor de marfă uscate; de aici fac parte de asemenea și apa de balastare și apa din precipitații provenind din aceste cale sau tancuri de marfă.

3. Termeni privind alte tipuri de deșeuri

a) « ape uzate menajere»: ape uzate provenind de la bucătării, săli de mese, săli de baie, dușuri și toalete, precum și ape cu fecale;

b) «gunoaie menajere»: deșeuri organice și anorganice provenind din menajul și gastronomia la bord, care nu conțin totuși componente ale altor deșeuri definite la articolul 10.01 de mai sus care apar în exploatarea navei;

c) « nămoluri de epurare»: reziduuri care apr la bordul navei din exploatarea unei stații de epurare la bord;

d) «slop»: amestec de reziduuri de marfă cu resturi de apă de spălare, rugină sau nămol, care pot sau nu să fie pompate;

e) «alte deșeuri speciale»: deșeuri care rezultă din exploatarea navei altele decât deșeurile uleioase și grase și altele decât deșeurile vizate de la litera a) până la d) de mai sus.

Articolul 10.02 – Îndatoriri generale de vigilență

Conducătorul, ceilalți membri ai echipajului, precum și celelalte persoane care se găsesc la bord sunt obligați să manifeste toată vigilența necesară impusă de circumstanțe, cu scopul de a evita poluarea căii navigabile, de a limita la maximum cantitatea de deșeuri care apar la bord și de a evita pe cât posibil orice amestec a diferitelor categorii de deșeuri.

Articolul 10.03 – Interdicția de deversare și de aruncare

1. Este interzis să se arunce, să se deverseze sau să se lase să se scurgă în Dunăre de la nave deșeuri uleioase și grase rezultând din exploatarea navelor, precum și gunoaie menajere, nămoluri de epurare, slopuri și alte deșeuri speciale.

2. Este interzis să se arunce, să se deverseze sau să se lase să se scurgă în apă de la nave părți din încărcătură, precum sș deșeuri legate de încărcătură și vizate la punctul 2 al articolului 10.01. Dintre acestea fac parte, de asemenea, și ambalajele și mijloacele de arimare.

3. Apele uzate menajere nu pot fi deversate sau lăsate să se scurgă în apa Dunării decât în conformitate cu dispozițiile « Recomandărilor relative la organizarea colectării deșeurilor de la navele care navigă pe Dunăre » ale Comisiei Dunării.

4. Apele de spălare provenind de la cale nu pot fi deversate sau lăsate să se scurgă în apa Dunării decât în conformitate cu dispozițiile «Recomandărilor relative la organizarea colectării deșeurilor de la navele care navigă pe Dunăre» ale Comisiei Dunării.

5. Este scutită de interdicția prevăzută la paragraful 1, deversarea în calea navigabilă a apelor separate la bordul navelor, a uleiurilor/țițeiului agreate de autoritățile competente, dacă conținutul maxim de ulei/țiței rezidual la ieșire este în mod continuu și fără diluție prealabilă conform cu «Recomandările relative la organizarea colectării deșeurilor de la navele care navigă pe Dunăre» ale Comisiei Dunării.

6. În caz de deversare sau de scurgere accidentală ale deșeurilor prevăzute la paragrafele 1 și 2 de mai sus, sau în caz de amenințare a unei asemenea deversări, conducătorul trebuie să înștiințeze fără întârziere autoritățile competente cele mai apropiate, indicând cât mai exact posibil natura, cantitatea și locul deversării sau al scurgerii. În caz de deversare sau de scurgere accidentală a deșeurilor vizate la paragrafele 3 și 4 de mai sus, sau în caz de amenințare a unei asemenea deversări, conducătorul, conform prescripțiilor naționale respective sau conform «Recomandărilor relative la organizarea colectării deșeurilor de la navele care navigă pe Dunăre» ale Comisiei Dunării, trebuie să înștiințeze fără întârziere autoritățile competente cele mai apropiate indicând cât mai exact posibil natura, cantitatea și locul deversării sau al scurgerii.

Articolul 10.04 – Colectarea și tratarea deșeurilor la bord

1. Conducătorul trebuie să asigure colectarea separată la bord a deșeurilor uleioase și grase provenite din exploatarea navei și prevăzute la paragraful 1 al articolului 10.03 de mai sus, sau a apelor de santină din compartimentul mașini, în recipiente prevăzute în acest scop. Recipientele trebuie să fie depozitate la bord în așa fel încât orice scurgere de substanță să poată fi usor constatată și împiedicată la timp.

2. Este interzis:

a) să se utilizeze rezervoare mobile stocate pe punte ca rezervoare de colectare a uleiurilor uzate;

b) să se ardă deșeuri la bord, dacă incinerarea nu are loc într-o instalație certificată de autoritatea competentă;

c) să se introducă în sala compartimentului mașini produse de curățare care dizolvă uleiul sau grăsimea sau cu acțiune emulsifiantă cu excepția produselor care nu îngreunează epurarea apelor de santină de către stațiile de recepție agreate.

3. Conducătorul trebuie să asigure colectarea la bord și depozitarea separată într-o stație de recepție a deșeurilor vizate la paragraful 1 al articolului 10.03 de mai sus, cum ar fi gunoaiele menajere, nămolurile de epurare, slopurile și alte deșeuri speciale. Dacă e posibil gunoaiele menajere trebuie să fie depozitate separat pe următoarele categorii: hârtie, sticlă, alte materiale reciclabile și alte gunoaie.

Articolul 10.05 – Registru de prevenire a poluării mediului înconjurător (carnet de control al uleiurilor uzate), prevederi referitoare la depozitarea deșeurilor în stațiile de colectare

1. Fiecare navă echipată cu o sală mașini în sensul «Recomandărilor Comisiei Dunării relative la prescripțiile tehnice aplicabile navelor de navigație interioară», cu excepția micilor ambarcațiuni, trebuie să aibă la bord un registru de prevenire a poluării [mediului] (carnet de control al uleiurilor uzate) valabil conform modelului din Anexa nr. 9.

2. Registrul de prevenire a poluării [mediului] (carnet de control al uleiurilor uzate) este eliberat și identificat de autoritățile competente.

3. Deșeurile uleioase și grase care apar la exploatarea navelor și prevăzute la paragraful 1 al articolului 10.04 de mai sus, trebuie să fie depuse, pentru justificare în stațiile de recepție/preluare la intervale regulate, determinate de starea și exploatarea navei. Această justificare constă într-o mențiune făcută în registrul de prevenire a poluării mediului (carnet de control al uleiurilor uzate) de către stația de recepție.

4. Autoritatea competentă poate să prescrie și înscrierea altor date în registrul de prevenire a poluării mediului (carnet de control al uleiurilor uzate) de exemplu:

- Date relative la descărcare (atestare de descărcare);
- Depozitarea apei de spălare provenind din cală;
- Depozitarea apelor uzate menajere;
- Depozitarea slopurilor, a nămolurilor de epurare și a altor deșeuri speciale.

5. O navă care are la bordul său alte documente referitoare la depozitarea deșeurilor care rezultă din exploatarea navei conforme unor reglementări aplicabile în exteriorul căilor navigabile cuprinse în D.F.N.D., trebuie să poată dovedi cu ajutorul acestor alte documente depozitarea deșeurilor în afara căilor navigabile sus menționate. Această dovadă poate de asemenea să fie furnizată de registrul hidrocarburilor așa cum este prevăzut de Convenția Internațională pentru Prevenirea Poluării de către Nave (MARPOL 73).

Articolul 10.06 – Vopsirea și curățarea exterioară a navelor

1. Este interzis să se ungă cu ulei sau să se curețe bordajul exterior al navelor cu ajutorul unor produse a căror deversare în apă este interzisă.

2. Este de asemenea interzis să se utilizeze sisteme antivegetative care conțin următoarele substanțe sau preparate pe bază de aceste substanțe:

a) Compuși de mercur;
b) Compuși de arsenic;
c) Compuși organostanici care acționează ca biocide;
d) Dehexaclorociclohexan.

Ca măsură tranzitorie, așteptând ca toate sistemele antivegetative care conțin una din substanțele sus menționate să fie înlăturate și înlocuite, se va putea aplica pe coca navelor un strat de acoperire care să împiedice substanțele sus menționate conținute în sistemele antivegetative să pătrundă în apă.

Anexa nr. 1

LITERA SAU GRUPUL DE LITERE DISTINCTIVE A NUMELUI ŢĂRII UNDE SE AFLĂ PORTUL DE ATAŞ SAU LOCUL DE ÎNMATRICULARE AL NAVEI

A	. . . . .	AUSTRIA
B	. . . . .	BELGIA
BG	. . . . .	BULGARIA
BY	. . . . .	BELARUS
BIH	. . . . .	BOSNIA ȘI HERȚEGOVINA
CH	. . . . .	ELVEȚIA
CZ	. . . . .	REPUBLICA CEHĂ
D	. . . . .	GERMANIA
F	. . . . .	FRANŢA
FI	. . . . .	FINLANDA
HU	. . . . .	UNGARIA
HR	. . . . .	CROAŢIA
I	. . . . .	ITALIA
LT	. . . . .	LITUANIA
L	. . . . .	LUXEMBURG
MD	. . . . .	REPUBLICA MOLDOVA
MLT	. . . . .	MALTA
N	. . . . .	ŢĂRILE DE JOS
NO	. . . . .	NORVEGIA
P	. . . . .	PORTUGALIA
PL	. . . . .	POLONIA
R	. . . . .	ROMÂNIA
RUS	. . . . .	FEDERAŢIA RUSA
SRB	. . . . .	SERBIA
SE	. . . . .	SUEDIA
SK	. . . . .	SLOVACIA
SLO	. . . . .	SLOVENIA
UA	. . . . .	UCRAINA

Anexa nr. 2

SCĂRI DE PESCAJ ALE NAVELOR DE NAVIGAŢIE INTERIOARĂ

1. Scările de pescaj trebuie să fie gradate cel puțin în decimetri, de la planul de plutire a navei goale până la planul de încărcare maximă a navei, sub forma unor benzi bine vizibile, desenate în mod alternativ, cu două culori diferite. Gradația trebuie să fie indicată prin cifre marcate pe marginea scării din 5 in 5 decimetri cel puțin, cât și în vârful acesteia. Această gradație trebuie să fie marcată prin perforare, gravare sau sudare.

2. Dacă nava are scări de tonaj care corespund prevederilor paragrafului 1 de mai sus, aceste scări de tonaj pot ține locul scărilor de pescaj.

Anexa nr. 3

SEMNALIZAREA VIZUALĂ A NAVELOR

1. GENERALITĂŢI

1.1 Schiţele următoare se referă la semnalizarea prevăzută în articolele capitolului 3.

1.2 Schiţele nu au decât un caracter de orientare; referindu-se exclusiv la textul Regulamentului care este singurul de bază.

În ceea ce priveşte semnalizările suplimentare recomandate, schiţele pot ilustra:

- fie numai semnalizarea suplimentară;
- fie în măsura în care se cere o mai bună înţelegere, pe lângă semnalizarea de bază (sau una din semnalizările de bază posibile) şi semnalizarea suplimentară.

Sub schiţe este descrisă numai semnalizarea suplimentară avută în vedere.

1.3 Convoaiele împinse ale căror dimensiuni maxime nu depăşesc 110 m x 12 m, de asemenea formaţiile în cuplu ale căror dimensiuni maxime nu depăşesc 110 m x 23 m sunt considerate ca nave autopropulsate izolate (art. 3.01 paragraful 3).

1.4 Exceptând precizările particulare, semnificaţia următorilor termeni este cea dată la art. 3.01 paragraful 5, şi anume:

1.4.1 ***Lumină de catarg*** – reprezintă o lumină albă puternică, continuă, vizibilă pe un arc de orizont de 225 ^{o} dispusă în aşa fel, încât să fie văzută din prova până la 22° 30’ înapoia traversului fiecărui bord.

1.4.2 ***Lumini din borduri*** – înseamnă o lumină verde clară în tribord şi o lumină roşie clară în babord, fiecare din aceste lumini proiectează o lumină continuă pe un arc de orizont de 112° 30’ şi se amplasează astfel încât să fie vizibile începând din prova până la 22° 30’ înapoia traversului bordului corespunzător.

1.4.3 ***Lumină de pupa*** – înseamnă o lumină albă sau galbenă clară sau obişnuită continuă, vizibilă pe un arc de orizont de 135° şi dispusă în aşa fel încât să fie vizibilă la 67° 30’ în fiecare bord dinspre pupa.

1.4.4 ***Lumină vizibilă pe tot orizontul*** – înseamnă o lumină continuă vizibilă pe un arc de orizont de 360° .

1.5 Explicaţia simbolurilor:

a) - lumină care nu este vizibilă pentru un observator (este marcată cu un punct în centrul său)

b) - lumină fixă vizibilă din toate părţile

c) - lumină fixă vizibilă numai pe un arc de orizont limitat

d) - lumină intermitentă

e) - lumină purtată din timp în timp sau lumină facultativă

f) - panou sau pavilion

g) - flamură

h) - balon

i) - cilindru

j) - con

k) - bicon

l) - reflector radar

2. SEMNALIZAREA ÎN MARŞ

NOAPTEA	SCHIŢA	ZIUA
	1	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.08, paragraf 1 : Nave autopropulsate izolate.		
	2	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.08, paragraf 2 : Nave autopropulsate izolate care poartă a doua lumină de catarg. Este obligatorie pentru navele cu o lungime mai mare de 110 m.		
	3	
Articol 3.08, paragraf 3 : Navă autopropulsată care temporar urmează o navă autopropulsată de întărire.		
	4	
Articol 3.08 paragraf 4 : Navă rapidă autopropulsată care navigă singură.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	5	
Articol 3.09, paragraf 1 : Navă autopropulsată în marş din capul unui convoi remorcat sau navă autopropulsată de întărire.		
	6	
Articol 3.09, paragraf 2 : Fiecare din navele autopropulsate care navigă în fața unui convoi remorcat sau de întărire, atunci când sunt mai multe nave care navigă una lângă alta.		
	7	
Articol 3.09, paragraf 3 : Nave remorcate.		
	8	
Articol 3.09, paragraf 3, litera a) : Lungimea unui convoi remorcat depășește 110 m.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	9	
Articol 3.09, paragraf 3, litera b) : Partea remorcată a unui convoi care cuprinde un rând alcătuit din mai mult de două nave cuplate.		
	10	
Articol 3.09, paragraf 4 : Nava aflată în ultimul rând al convoiului remorcat		
	11	
Articol 3.09, paragraf 4 : Navele aflate în ultimul rând al convoiului remorcat, care cuprinde un rând alcătuit din mai mult de două nave cuplate.		
	12	
Articol 3.09, paragraf 6 : Nave remorcate care vin direct de pe mare sau care pleacă pe mare.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	13	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.10, paragraf 1 : Convoaie împinse.		
	14	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.10, paragraf 1, litera c) ii) : Convoaie împinse, cu mai mult de două nave vizibile din spate pe toată lățimea.		
	15	
Articol 3.10, paragraf 2 : Convoaie împinse precedate de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire.		
	16	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.10, paragraf 4 : Convoaie împinse la care propulsia este asigurată de două împingătoare.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	17	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.11, paragraf 1 : Formație în cuplu alcătuită din două nave autopropulsate.		
	18	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.11, paragraf 1 : Formație în cuplu alcătuită dintr-o navă autopropulsată și o navă nepropulsată		
	19	
Articol3.11, paragraf 2 :Formații în cuplu care sunt precedate de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire.		
	20	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.12 : Nave cu vele.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	21	
Articol 3.12, paragraf 3 : Navă care navigă cu pânze și care utilizează în același timp propriile mijloace mecanice de propulsie.		
	22	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.13, paragraf 1 : Ambarcațiuni mici autopropulsate izolate: o lumină de catarg, clară și nu puternică, lumini din borduri, obișnuite și nu clare, o lumină de pupa sau:		
	23	*Fără semnalizare suplimentară*
o lumină de catarg, clară și nu puternică, lumini din borduri, obișnuite și nu clare, plasate una lângă alta sau în aceeași lampă, la prova sau aproape de prova, o lumină de pupa sau:		
	24	*Fără semnalizare suplimentară*
o lumină albă, vizibilă din toate părțile, luminile din borduri plasate conform schiței 22 sau 23		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	25	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.13, paragraf 2 : Ambarcațiuni mici autopropulsate izolate, cu o lungime mai mică de 7 m.		
	26	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.13, paragraf 4 : Ambarcațiuni mici remorcate sau duse (legate) în cuplu.		
	27	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.13, paragraf 5 : Ambarcațiuni mici cu vele: lumini din borduri, care pot fi obișnuite sau clare, plasate una lângă alta sau în aceeași lampă, la prova sau aproape de prova, o lumină de pupa sau:		
	28	*Fără semnalizare suplimentară*
lumini din borduri, care pot fi obișnuite sau clare și o lumină de pupa dispuse în aceeași lampă în vârful catargului.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	29	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.13, paragraf 5 : Ambarcațiuni mici cu vele și cu o lungime mai mică de 7 m care poartă o lumină albă vizibilă din toate părțile și având în plus o a doua lumină albă obișnuită atunci când se apropie alte nave.		
	30	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.13, paragraf 6 : Ambarcațiuni mici izolate care nu sunt nici autopropulsate și nici cu vele.		
	31a	
	31b	
Articol 3.14, paragraf 1 : Semnalizarea suplimentară a navelor care efectuează anumite transporturi de substanțe inflamabile conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	32a	
	32b	
Articol 3.14, paragraf 2 : Semnalizarea suplimentară a navelor care efectuează anumite transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tebelul C, coloana (19) din ADN.		
	33	
Articol 3.14, paragraf 3 : Semnalizarea suplimentară a navelor care efectuează anumite transporturi de substanțe explozive conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) din ADN.		
	34a	
Articol 3.14, paragraf 4 : Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse care efectuează anumite transporturi de substanțe inflamabile conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	34b	
Articol 3.14, paragraf 4 : Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse care efectuează anumite transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN şi capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	34c	
Articol 3.14, paragraf 4 : Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse care efectuează anumite transporturi de substanțe explozive conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN şi capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	35a	
Articol 3.14, paragraf 4 : Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de substanțe inflamabile conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN şi capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	35b	
Articol 3.14, paragraf 4 : Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN şi capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	35c	
Articol 3.14, paragraf 4 : Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de substanțe explozive conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	36a	
Articol 3.14, paragraf 5 : Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse propulsate de două împingătoare care efectuează anumite transporturi de substanțe inflamabile conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	36b	
Articol 3.14, paragraf 5 : Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse propulsate de două împingătoare care efectuează anumite transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	36c	
Articol 3.14, paragraf 5 : Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse propulsate de două împingătoare care efectuează anumite transporturi de substanțe explozive conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
Fără semnalizare suplimentară	37	
Articol 3.15 : Nave autorizate pentru transportul a mai mult de 12 pasageri și a căror lungime maximă a carenei este mai mică de 20 m.		
	38	
Articol 3.16, paragraf 1 : Bacurile care nu navigă liber.		
	39	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.16, paragraf 2 : Barcă sau flotorul din capul unui bac cu cablu longitudinal.		
	40	
Articol 3.16, paragraf 3 : Bacuri care navigă liber.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
Fără obiect	41	Fără obiect
Fără semnalizare suplimentară	42	
Articol 3.17 : Nave care beneficiază de prioritate la trecere.		
	43a	
	43b	
Articol 3.18, paragraphe 1 : Semnalizare suplimentară a navelor incapabile să manevreze.		
	44	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.19 : Materialele și instalațiile plutititoare în marș.		

3. SEMNALIZARE ÎN STAȚIONARE

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	45	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.20, paragraf 1 :Nave legate la mal.		
	46	
Articol 3.20, paragraf 1 : Nave care staționează în larg.		
	47	
Articol 3.20, paragraf 2 : Convoaie împinse care staționează în larg.		
	48	
Articol 3.20, paragraf 3 : Ambarcațiuni mici care staționează în larg.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	49a	
	49b	
Articol 3.21 : Semnalizare suplimentară a navelor în staționare care efectuează transporturi de substanțe inflamabile conform prevederilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		
	49c	
	49d	
Articol 3.21 : Semnalizare suplimentară a navelor în staționare care efectuează transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform prevederilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	49e	
Articol 3.21 : Semnalizare suplimentară a navelor în staționare care efectuează transporturi de substanțe explozive conform prevederilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		
	50a	
Articol 3.21: Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse în staționare care efectuează transporturi de substanțe inflamabile conform prevederilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		
	50b	
Articol 3.21: Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse în staționare care efectuează transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform prevederilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		
	50c	
Articol 3.21 : Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse în staționare care efectuează transporturi de substanțe explozive conform prevederilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	51a	
Articol 3.21: Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu în staționare care efectuează transporturi de substanțe inflamabile conform prevederilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		
	51b	
Articol 3.21: Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu în staționare care efectuează transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform prevederilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		
	51c	
Articol 3.21 : Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu în staționare care efectuează transporturi de substanțe explozive conform prevederilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		
	52	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.22, paragraf 1: Bacuri care nu navigă liber, staționate la debarcaderul lor.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	53	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.22, paragraf 2: Bacuri care navigă liber în exploatare, staționate la debarcaderul lor		
	54	*Fără semnalizare suplimentară*
Articol 3.23 : Materiale și instalații plutitoare în staționare.		
	55	
Articol 3.24 : Nave de pescuit în staționare cu plase sau unelte de pescuit, care constituie pericol pentru navigație.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	56a	
	56b	
Articol 3.25, paragraf 1, litera a) : Aparate plutitoare în lucru și nave care efectuează lucrări sau operațiuni de sondare sau de măsurare; trecere liberă din ambele părți.		
	57a	
	57b	
Articol 3.25, paragraf 1, literele a) și b) : Aparate plutitoare în lucru și nave care efectuează lucrări sau operațiuni de sondare sau măsurare; trecere liberă pe o parte.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	58	
Articol 3.25, paragraf 1, litera c) : Aparate plutitoare în lucru și nave care efectuează lucrări sau operațiuni de sondare sau măsurare și nave eșuate sau scufundate care trebuie protejate împotriva valurilor; trecere liberă din ambele părți.		
	59	
Articol 3.25, paragraf 1, literele c) și d) : Aparate plutitoare în lucru și nave care efectuează lucrări sau operațiuni de sondare sau măsurare și nave eșuate sau scufundate care trebuie protejate împotriva valurilor; trecere liberă pe o parte.		
	60	
Articol 3.26 : Nave a căror ancore pot constitui un pericol pentru navigație.		

	61	
Articol 3.26 : Materialele plutitoare și instalațiile plutitoare ale căror ancore pot constitui un pericol pentru navigație.		

4. SEMNALIZĂRI SPECIALE

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	62	
Articol 3.27 : Semnalizare suplimentară a navelor autorităților de control și a navelor pentru stingerea incendiilor și de salvare.		
	63	
Articol 3.28 : Semnalizarea suplimentară a navelor în marș care efectuează lucrări în calea navigabilă.		
	64	
Articol 3.29 : Semnalizarea suplimentară în vederea protejării împotriva valurilor.		
	65	
Articol 3.30 : Semnale de pericol.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	66	
Articol 3.31 : Interzicerea accesului la bord.		
	67	
Articol 3.32 : Interzicerea fumatului sau utilizării luminilor sau lămpilor neprotejate.		
	68	
Articol 3.33 : Interzicerea staționării laterale.		
	69	
Articol 3.34, paragraf 1 : Semnalizarea suplimentară a navelor cu capacitate redusă de manevră.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	70	
Articol 3.34, paragraf 2 : Semnalizarea suplimentară a navelor cu capacitate redusă de manevră.; trecere liberă pe o parte.		
	71	
Articol 3.35, paragraf 1 : Semnalizarea suplimentară a navelor care trag prin apă un năvod sau altă unealtă de pescuit (trauler).		
	72	
Articol 3.35, paragraf 2 : Nave de pescuit altele decât traulerele ale căror unelte de pescuit sunt întinse pe o distanță orizontală mai mare de 150 m de la navă.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	73	
Articol 3.36 : Semnalizarea suplimentară a navelor utilizate pentru practicarea plonjării subacvatice.		
	74	
Articol 3.37 : Semnalizarea supliemntară a navelor care fac dragaj de mine.		
	75	
Articol 3.38 : Semnalizarea suplimentară a navelor în serviciu de pilotaj.		

Anexa nr. 4

LUMINILE ŞI CULORILE LUMINILOR DE SEMNALIZARE ALE NAVELOR

Luminile și culorile luminilor navelor trebuie să fie în conformitate cu Recomandările în vigoare ale Comisiei Dunării, cu Rezoluția CEE-ONU sau cu Directiva Uniunii Europene, cu privire la prevederile tehnice aplicabile navelor de navigație interioară.

Anexa nr. 5

INTENSITATEA ŞI DISTANŢA

DE VIZIBILITATE A LUMINILOR NAVELOR

Intensitatea și distanța de vizibilitate a luminilor navelor trebuie să fie în conformitate cu Recomandările în vigoare ale Comisiei Dunării, cu Rezoluția CEE-ONU sau cu Directiva Uniunii Europene, cu privire la prevederile tehnice aplicabile navelor de navigație interioară.

Anexa nr. 6

SEMNALE SONORE

I. SONORITATEA SEMNALELOR

Instalaţiile sonore acţionate mecanic utilizate de nave în navigaţia interioară, trebuie să fie capabile de a produce semnale sonore care au următoarele caracteristici:

1. Frecvenţa:

a) pentru navele autopropulsate cu excepţia ambarcaţiunilor mici prevăzute la litera b, frecvenţa fundamentală este de 200 Hz cu o toleranţa de ± 20%.

b) pentru navele nepropulsate şi pentru ambarcaţiunile mici care sunt amenajate sau folosite pentru remorcarea navelor, altele decât ambarcaţiunile mici, frecvenţa fundamentală trebuie să fie mai mare de 350 Hz.

c) pentru semnalele tritonale folosite de navele care navigă cu radar în condiţii de vizibilitate redusă, frecvenţele fundamentale ale sunetelor trebuie să fie cuprinse între 165 Hz şi 297 Hz cu un interval de cel puţin două tonuri între sunetul cel mai înalt şi sunetul cel mai de jos.

2. Nivelul intensităţii (presiunii) acustice

Nivelele intensităţii acustice prevăzute mai jos sunt măsurate sau se stabilesc la o distanţă de 1 m în faţa centrului pavilionului urechii, măsurătoarea fiind efectuată într-un loc cât mai deschis posibil:

a) pentru navele autopropulsate cu excepţia ambarcaţiunilor mici, prevăzute la paragraful b, nivelul intensităţii acustice ponderate trebuie să fie cuprins între 120 - 140 dB (A).

b) pentru navele nepropulsate şi pentru ambarcaţiunile mici care nu sunt amenajate sau folosite pentru remorcarea de nave, altele decât ambarcaţiunile mici, nivelul intensităţii acustice ponderate trebuie să fie cuprins între 100 - 125 dB (A).

c) pentru semnalele sonore tritonale emise de navele care navigă cu radar în condiţii de vizibilitate redusă, nivelul intensităţii acustice ponderate a fiecărui sunet, trebuie să fie cuprins între 120 - 140 dB (A).

II. CONTROLUL NIVELULUI INTENSITĂŢII (PRESIUNII) ACUSTICE

Controlul nivelului presiunii acustice se efectuează de autorităţile competente cu ajutorul sonometrului standard al Comisiei Electrotehnice Internaţionale (Ref. C.E.I. 179) sau cu ajutorul unui sonometru obişnuit corespunzător C.E.I. (Ref. C.E.I. 123).

III. SEMNALE SONORE UTILIZATE DE NAVE

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

sunet scurt: sunet cu o durată de aproximativ o secundă;

sunet lung: sunet cu o durată de aproximativ patru secunde.

Între două sunete consecutive intervalul trebuie să fie de aproximativ o secundă cu excepţia semnalului *"o serie de sunete foarte scurte"* care trebuie să fie compus din cel puţin şase sunete cu o durată de aproximativ un sfert de secundă, fiecare cu intervale de pauză de aceeaşi durată.

A . SEMNALE GENERALE

	Un sunet lung.	**ATENŢIE !**	
	Un sunet scurt.	**VIN LA TRIBORD.**	
	Două sunete scurte.	**VIN LA BABORD.**	
	Trei sunete scurte.	**MASINA PE MARŞ ÎNAPOI.**	
	Patru sunete scurte.	**SUNT ÎN IMPOSIBILITATE DE MANEVRĂ .**	
	Un sunet scurt urmat de un sunet lung, repetate	**PĂSTRAŢI DISTANŢA**	
	Serie de sunete foarte scurte.	**PERICOL IMINENT DE ABORDAJ**	
	Sunete lungi repetate.	**SEMNAL DE PERICOL**	**Articol 4.01 Paragraful 4**
	Bătăi de clopot.		

B. SEMNALE DE ÎNTÂLNIRE

Primul caz			
—	**Un sunet scurt al navei care navigă în amonte.**	**VREAU SĂ TREC PRIN BABORD**	**Articol 6.04 Paragraful 4**
—	**Un sunet scurt al navei care navigă în aval.**	**DE ACORD, TRECEŢI PRIN BABORD.**	**Articol 6.04 Paragraful 5**
— —	**Două sunete scurte ale navei care navigă în aval.**	**NU SUNT DE ACORD, TRECEŢI PRIN TRIBORD.**	**Articol 6.05 Paragraful 2**
— —	**Două sunete scurte ale navei care navigă în amonte.**	**DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORD.**	**Articol 6.05 Paragraful 3**
Al doilea caz			
— —	**Două sunete scurte ale navei care navigă în amonte.**	**VREAU SĂ TREC PRIN TRIBORD.**	**Articol 6.04 Paragraful 4**
— —	**Două sunete scurte ale navei care navigă în aval.**	**DE ACORD TRECEŢI PRIN TRIBORD.**	**Articol 6.04 Paragraful 5**
—	**Un sunet scurt al navei care navigă în aval.**	**NU SUNT DE ACORD TRECEŢI PRIN BABORD.**	**Articol 6.05 Paragraful 2**
—	**Un sunet scurt al navei care navigă în amonte.**	**DE ACORD VOI TRECE PRIN BABORD .**	**Articol 6.05 Paragraful 3**

C. SEMNALE DE DEPĂŞIRE

Primul caz			
— — — —	**Două sunete lungi şi două sunete scurte ale navei care ajunge din urmă.**	**VREAU SĂ DEPĂŞESC PRIN BABORDUL DVS.**	**Articol 6.10 Paragraful 4**
—	**Un sunet scurt al navei ajunsă din urmă.**	**DE ACORD, DEPĂŞIŢI PRIN BABORDUL MEU.**	**Articol 6.10 Paragraful 5**
— —	**Două sunete scurte ale navei ajunsă din urmă.**	**NU SUNT DE ACORD, DEPĂŞIŢI PRIN TRIBORDUL MEU**	**Articol 6.10 Paragraful 6**
—	**Un sunet scurt al navei care ajunge din urmă.**	**DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORDUL DVS.**	**Articol 6.10 Paragraful 6**
Al doilea caz			
— — —	**Două sunete lungi şi un sunet scurt ale navei care ajunge din urmă.**	**VREAU SĂ DEPĂŞESC PRIN TRIBORDUL DVS.**	**Articol 6.10 Paragraful 4**
— —	**Două sunete scurte ale navei ajunsă din urmă.**	**DE ACORD DEPĂŞIŢI PRIN TRIBORDUL MEU.**	**Articol 6.10 Paragraful 5**
—	**Un sunet scurt al navei ajunsă din urmă.**	**NU SUNT DE ACORD, DEPĂŞIŢI PRIN BABORDUL MEU.**	**Articol 6.10 Paragraful 7**
— —	**Două sunete scurte ale navei care ajunge Din urmă.**	**DE ACORD VOI DEPĂŞI PRIN BABORDUL DVS.**	**Articol 6.10 Paragraful 7**
Imposibilitate de depăşire			
— — — — —	**Cinci sunete scurte ale navei ajunsă din urmă**	**NU ESTE POSIBIL SĂ MĂ DEPĂŞIŢI.**	**Articol 6.10 Paragraful 6**

D. SEMNALE DE ÎNTOARCERE

▬ ▬	Un sunet lung urmat de un sunet scurt	VOI ÎNTOARCE LA TRIBORD.	Articol 6.13 Paragraful 2
▬ ▬ ▬	Un sunet lung urmat de două sunete scurte.	VOI ÎNTOARCE LA BABORD.	Articol 6.13 Paragraful 2

E. PORTURI ŞI CĂI AFLUENTE, INTRARE ŞI IEŞIRE, IEŞIRE URMATĂ DE O TRAVESARE A CĂII NAVIGABILE

E. 1. Semnale de intrare şi ieşire în şi din porturi şi căi afluente			
▬ ▬ ▬ ▬	Trei sunete lungi urmate de un sunet scurt	MĂ VOI ÎNDREPTA LA TRIBORD.	Articol 6.16 Paragraful 2
▬ ▬ ▬ ▬ ▬	Trei sunete lungi urmate de două sunete scurte.	MĂ VOI ÎNDREPTA LA BABORD.	Articol 6.16 Paragraful 2
E.2. Semnale de traversare după intrarea în calea navigabilă principală			
▬ ▬ ▬	Trei sunete lungi	VOI TRAVERSA.	Articol 6.16 Paragraful 2
În caz de nevoie, înainte de finalizarea traversării, trebuie emise următoarele semnale:			
▬ ▬	Un sunet lung urmat de un sunet scurt	ÎNCRUCIŞEZ PENTRU A MĂ ÎNDREPTA LA TRIBORD.	Articol 6.16 Paragraful 2
▬ ▬ ▬	Un sunet lung urmat de două sunete scurte.	ÎNCRUCIŞEZ PENTRU A MĂ ÎNDREPTA LA LA BABORD.	Articol 6.16 Paragraful 2

F. SEMNALE PENTRU CONDIŢII DE VIZIBILITATE REDUSĂ

a) nave care navigă cu ajutorul radarului			
	i) Nave care navigă în aval cu excepţia ambarcaţiunilor mici	**Semnal sonor tritonal repetat atât de des cât este necesar**	**Articol 6.32 Paragraf 4 a)**
	ii) Nave izolate care navigă în amonte	**Un sunet lung**	**Articol 6.32 Paragraf 5 a)**
	iii) Convoaie care navigă în amonte	**Două sunete lungi**	**Articol 6.32 Paragraf 5 a)**
b) nave care navigă fără radar			
	i) Orice navă izolată	**Un sunet lung repetat la intervale de cel mult un minut**	**Articol 6.33 Paragraful 2**
	ii) Orice convoi	**Două sunete lungi reperate la intervale de cel mult un minut**	**Articol 6.33 Paragraful 2**
c) nave în staţionare			
	O serie simplă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut	**STAŢIONEZ PE PARTEA STÂNGĂ A ŞENALULUI**	**Articol 6.31 Paragraf 1 a)**
	O serie dublă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut	**STAŢIONEZ PE PARTEA DREAPTĂ A ŞENALULUI**	**Articol 6.31 Paragraf 1 b)**
	O serie triplă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut	**STAŢIONEZ ÎN POZIŢIE NEDETERMINATĂ**	**Articol 6.31 Paragraf 1 c)**

G. SEMNALE PENTRU CONDIŢII DE VIZIBILITATE REDUSĂ

	Un sunet scurt	**CÂND O NAVĂ VINE LA TRIBORD**	**Articol 6.14**
	Două sunete scurte	**CÂND O NAVĂ VINE LA TRIBORD**	**Articol 6.14**

Anexa nr. 7

SEMNALE CARE SERVESC REGLEMENTĂRII NAVIGAŢIEI PE CALEA NAVIGABILĂ

1) Semnalele principale care figurează în secţiunea 1 de mai jos pot fi completate sau explicitate prin semnale auxiliare care figurează în secţiunea II.

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

3) Dimensiunile şi culoarea panourilor trebuie să fie conforme cu recomandările în vigoare ale Comisiei Dunării.

Partea - I SEMNALE PRINCIPALE
A – Semnale de interzicere

A.1 Interzicere de trecere (semnal general) (art. 6.08, art. 6.16, art. 6.22, art. 6.22‘, art. 6.25, art. 6.26, art.6.27 şi art. 6.28‘).

panouri

sau lumini roşii

sau pavilioane roşii

două panouri, două lumini sau două pavilioane suprapuse, indică o interzicere prelungită

A.2 Interzicerea oricărei depăşiri (art.6.11)

A.3 Interzicerea de depăşire numai între convoaie (art.6.11)

A.4 Interzicerea de întâlnire şi depăşire (art. 6.08)

A.4.1 Interzicerea de întâlniri şi depăşiri numai între convoaie (art. 6.08)

A.5 Interzicerea de a staţiona (de a ancora sau a se lega la mal) (art. 7.02)

A.5.1 Interzicerea de a staţiona pe lăţimea indicată în metri (măsurată de la semnal) (art.7.02)

A.6 Interzicerea de a ancora sau a lăsa să se târască ancore, cabluri sau lanţuri (art. 6.18 şi art.7.03)

A.7 Interzicerea de a se lega la mal (art. 7.04)

A.8 Interzicere de a întoarce (art. 6.13)

A.9 Interzicerea de a provoca valuri (art. 6.20)

sau

A.10 Interzicerea de trecere în afara spaţiului indicat (printr-o deschidere de pod sau de baraj) (art. 6.24)

A.11. Interzicerea de a trece, dar pregătiţi-vă de marş (art.6.26 si art.6.28‘)

sau

sau

una din luminile roşii este stinsă

A.12 Interzicerea navigaţiei navelor autopropulsate

A.13 Interzicerea navigaţiei pentru toate ambarcaţiunile de sport sau agrement *

* ***Nota***: *Căpităniile de port, pot de asemenea, interzice prin acest panou navigaţia pentru ambarcaţiunile mici.*

A.14 Interzicerea practicării schiului nautic

A.15 Interzicerea navigaţiei navelor cu vele

A.16 Interzicerea navigaţiei navelor care nu sunt autopropulsate şi nici cu vele

A.17 Interzicerea navigaţiei pe planşa cu vele

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

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

A.20 Interzicerea navigaţiei cu scky-jet

B - Semnale de obligaţie

B.1 Obligaţia de a urma direcţia indicată prin săgeată (art. 6.12)

B.2 a) Obligaţia de a se îndrepta spre partea şenalului situat la babord (art. 6.12)

B.2 b) Obligaţia de a se îndrepta spre partea şenalului situat la tribord (art. 6.12)

B.3 a) Obligaţia de a ţine partea şenalului situat la babord (art. 6.12)

B.3 b) Obligaţia de a ţine partea şenalului situat la tribord (art. 6.12)

B.4 a) Obligaţia de a încrucişa şenalul la babord (art.6.12)

B.4 b) Obligaţia de încrucişa şenalul la tribord (art.6.12)

B.5 Obligaţia de a se opri în condiţiile prevăzute de Regulament (art. 6.26 şi 6.28)

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

B.7 Obligaţia de a emite un semnal sonor

B.8 Obligaţia de a păstra o vigilenţă deosebită (art.6.08)

B.9 Obligaţia de a se asigura înainte de a se angaja în calea navigabilă principală, sau de a traversa, dacă manevra nu obligă navele care navigă pe această cale să-şi modifice drumul sau viteza lor. (art. 6.16)

a) b)

B.10 Obligaţia navelor care navigă pe calea principală să schimbe, dacă este necesar, drumul sau viteza lor pentru a permite navelor care ies din port sau din calea afluentă (art. 6.16).

B.11 a) Obligaţia de a intra în legătură radio-telefonică (art.4.05)

B.11 b) Obligaţia de a intra în legătura radio-telefonică pe canalul indicat pe panou (art.4.05)

C - Semnale de restricţie

C.1 Adâncimea apei este limitată

C.2. Înălţimea liberă deasupra suprafeţei apei este limitată

C.3. Lăţimea pasei de trecere sau a şenalului este limitată

__Notă__: pe panourile C.1., C.2. si C.3. mai pot fi înscrise cifre care indică în metri adâncimea apei, înălţimea liberă de deasupra suprafeţei apei şi lăţimea pasei de trecere sau a şenalului.

C.4. Sunt impuse restricţii de navigaţie; « informaţi-vă !»

C.5. Şenalul este îndepărtat de malul drept (stâng) cifra înscrisă pe semnal indică în metri distanţa de la semnal faţă de care navele trebuie să se menţină

D. Semnale de recomandare

D.1 Trecere recomandată:
a) în ambele sensuri
(art.6.25, art. 6.26 şi art. 6.27)

b) în singurul sens indicat (trecerea în sens invers fiind interzisă)
(art. 6.25, art. 6.26 şi art. 6.27)

D.2. Recomandare de a se ţine în spaţiul indicat (într-o deschidere de pod sau baraj) (art.6.24.)

D.3. Recomandare de a se îndrepta în sensul săgeţii

sau

în sensul luminii fixe spre lumina intermitentă

E. Semnale de indicaţie

E.1 Autorizarea trecerii (semnal general)
(art.6.08, art.6.16, art.6.26, 6.27 şi 6.28')

fie panouri

fie lumini verzi

fie pavilioane verzi

E.2 Traversarea unei linii electrice aeriene

E.3 Baraj

E.4 a) Bac care nu navigă liber

b) Bac care navigă liber

E.5 Permiterea de a staţiona (la ancoră sau legat la mal) (art.7.02 şi art.7.05)

E.5.1 Permiterea de a staţiona pe o lăţime a suprafeţei apei, măsurată de la semnal şi indicată în metri pe panou (art.7.05)

E.5.2 Permiterea de a staţiona pe o lăţime a suprafeţei de apă cuprinsă între cele două distanţe, măsurate de la semnal şi indicate în metri pe acesta (art.7.05)

E.5.3 Numărul maxim de nave permise a staţiona bord la bord (art.7.05.)

E.5.4 Zona de staţionare rezervată navelor fără echipaj cu excepţia navelor care trebuie să poarte lumini albastre sau conuri albastre conform art. 3.14 (art. 7.06)

E.5.5 Zona de staţionare rezervată navelor fără echipaj care trebuie să poarte lumină albastră sau conul albastru conform paragrafului 1 al art.3.14 (art.7.06)

E.5.6 Zona de staţionare rezervată navelor fără echipaj care trebuie să poarte două lumini albastre sau două conuri albastre prevăzute la paragraful 2 al art.3.14 (art. 7.06)

E.5.7 Zona de staţionare rezervată navelor fără echipaj care trebuie să poarte trei lumini albastre sau trei conuri albastre conform paragrafului 3 al art.3.14 (art. 7.06)

E.5.8 Zona de staţionare rezervată navelor cu echipaj, cu excepţia navelor care trebuie să poarte lumini sau conuri albastre, conform art.3.14 (art. 7.06)

E.5.9 Zona de staţionare rezervată navelor cu echipaj care trebuie să poarte lumina albastră sau conul albastru prevăzute la paragraful 1 al art.3.14 (art.7.06).

E.5.10 Zona de staţionare rezervată navelor cu echipaj care trebuie să poarte două lumini albastre sau două conuri albastre conform paragrafului 2 al art.3.14. (art. 7.06)

E.5.11. Zona de staţionare rezervată navelor cu echipaj care trebuie să poarte trei lumini albastre sau trei conuri albastre prevăzute la paragraful 3 al art. 3.14 (art.7.07)

E.5.12. Zona de staţionare rezervată navelor cu şi fără echipaj cu excepţia navelor care trebuie să poarte lumini sau conuri albastre prevăzute la art. 3.14 (art. 7.06)

E.5.13. Zona de staţionare rezervată navelor cu şi fără echipaj care trebuie să poarte lumina albastră sau conul albastru prevăzute la paragraful 1 al art.3.14 (art.7.06).

E.5.14 Zona de staţionare rezervată navelor cu şi fără echipaj care trebuie să poarte două lumini albastre sau două conuri albastre prevăzute la paragraful 2 al art.3.14. (art.7.06)

E.5.15 Zona de staţionare rezervată navelor cu sau fără echipaj care trebuie să poarte trei lumini albastre sau trei conuri albastre prevăzute la paragraful 3 al art.3.14 (art. 7.06)

E.6 Permitere de a ancora (vezi art.7.03) şi de a lăsa să se târască ancore, cabluri sau lanţuri (art.6.18)

E.7 Autorizaţie de a se lega la mal (art.7.04)

E.7.1 Zona de staţionare rezervată pentru încărcarea şi descărcarea vehiculelor (durata maximă de staţionare permisă poate fi indicată într-un cartuş montat sub panou)

E.8 Loc de întoarcere (art.6.13 si 7.02)

E.9 Căile întâlnite sunt considerate ca afluenţi ai căii urmate (art.6.16).

a)

b)

E.10 Calea urmată e considerată ca afluent al căii de întâlnire.

a) b)

E.11 Sfârşitul unei interziceri sau obligaţii valabile pentru un singur sens de navigaţie sau sfârşitul unei restricţii.

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

a) lumina (i) continuă: dificultate dincolo de semnal, opriţi-vă dacă Regulamentul o cere;

b) lumina (i) intermitentă: puteţi înainta

E.13 Loc de alimentare cu apă potabilă

E.14 Post telefonic

E.15 Permiterea navigaţiei navelor autopropulsate

E.16 Permiterea navigaţiei ambarcaţiunilor de sport sau agrement *

* ***Nota:*** *Căpităniile de port pot autoriza prin acest panou navigaţia şi pentru ambarcaţiuni mici.*

E.17 Permiterea practicării schiului nautic

E.18 Permiterea navigaţiei pentru navele cu vele

E.19 Permiterea navigaţiei pentru navele care nu sunt autopropulsate şi nici cu vele

E.20 Permiterea navigaţiei cu planşa cu velă

E.21 Zona permisă pentru navigaţia cu viteza mare a ambarcaţiunilor mici de sport sau agrement

E.22 Permiterea de a lăsa la apă sau de a ridica pe mal ambarcaţiuni.

E.23. Posibilitatea de a obţine informaţii nautice prin radiotelefon pe canalul indicat.

E.24. Permiterea navigaţiei cu ski jet-uri

Partea - II SEMNALE AUXILIARE

Semnalele principale (vezi partea - I) pot fi completate cu următoarele semnale auxiliare:

1. Tăbliţe care indică distanţa la care se aplică prevederea sau particularitatea indicată prin semnalul principal:

***Notă**: tăbliţele sunt amplasate deasupra semnalului principal*

Exemple:

oprire la 1000 m

bac care nu navigă liber la 1500 m

2. Semnal luminos adiţional

Săgeată albă luminoasă împreună cu unele lumini, reprezintă:

a) cu lumina verde

exemplu: permitere de intrare în bazin care este situat în direcţia săgeţii

b) cu lumina roşie

exemplu: interzicerea de a intra în bazin care este situat în direcţia săgeţii

3. Săgeţi care indică direcţia sectorului la care se aplică semnalul principal

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

Exemple:

Permiterea staţionării

Staţionarea interzisă (pe o distanţă de 1000 m).

4. Indicatoare care poartă inscripţii explicative sau informaţii suplimentare

Notă: *indicatoarele sunt amplasate sub semnalul principal*

Exemple:

Opriţi pentru vamă! Emiteţi un semnal lung!

Anexa nr. 8

BALIZAREA CĂII NAVIGABILE

I.GENERALITĂŢI

1.Semnale pe calea navigabilă

Calea navigabilă, şenalul, cât şi zonele periculoase şi obstacolele pentru navigaţie nu sunt întotdeauna balizate prin semnale (semnale pe şenal).

Semnalele plutitoare care ajută navigaţia sunt ancorate la o distanţă de aproximativ 5 m de limitele pe care le indică.

Epiurile şi pragurile pot fi semnalizate cu ajutorul semnalelor plutitoare sau fixe. Aceste semnale sunt în general plasate la marginea epiurilor şi a pragurilor sau în faţa lor.

Este recomandat să se păstreze o distanţă suficientă faţă de semnale pentru evitarea ciocnirii de un obstacol sau atingerea fundului apei.

2. Definiţii

Partea dreaptă/ Partea stângă:	Termenii de « partea dreaptă», « partea stângă» a căii navigabile sau a şenalului se înţeleg pentru un observator orientat cu faţa spre aval; Pentru canale, lacuri şi căile navigabile de mare laţime, termenii «dreapta şi stânga » sunt definiţi de către autorităţi.
Lumină:	Lumină caracteristică, care serveşte la balizare.
Lumină fixă:	Lumină neîntreruptă de intensitate şi culoare constante.
Lumină ritmică:	Lumină prezentând o succesiune caracteristică şi perioade repetate de momente de lumină şi obscuritate şi ale cărei intensitate şi culoare ramân constante.

2. Ritmul luminilor

Exemple:

Lumină cu ocultaţii regulate

Lumină cu ocultaţii grupate

Lumină izofază

Lumină cu sclipiri regulate

Lumină cu sclipiri grupate

Lumină cu sclipiri divers grupate

Lumină intermitentă continuă sau
Lumină intermitentă rapidă continuă

Lumină intermitentă grupată sau)
Lumină intermitentă rapidă grupată)

** În acest caz, o sclipire lungă permite asigurarea unei mai bune diferenţieri a ritmurilor.*

II. BALIZAREA LIMITELOR ŞENALULUI PE CALEA NAVIGABILĂ

1. Partea dreaptă a şenalului

Culoare: roşu
Forma: geamandură, de preferinţă cilindrică, şcondru sau jaloane
Semne: un semn cilindric roşu este obligatoriu pe geamanduri şi pe şcondri, dacă acestea nu sunt cilindrice.

Semnalele, de regulă, sunt prevăzute cu reflectoare radar.

1..A.Geamandură luminoasă | 1. B.Geamandură fără lumină | 1.C. Flotor cu semn | 1.D. Jalon

Figura nr. 1

Lumini: roşii ritmice (dacă sunt instalate)

Figura nr. 1a

Aceste semnale servesc la balizarea limitelor şenalului şi indicarea direcţiei; ele balizează limita dreaptă a şenalului şi pericolele de la malul drept.

2. Partea stângă a şenalului

Culoare: verde
Forma: geamandură, de preferință conică, şcondru sau jaloane
Semne: un semn conic verde este obligatoriu pe geamanduri şi pe şcondri, dacă acestea nu sunt conice.
Semnalele, de regulă, sunt prevăzute cu reflectoare radar.

2..A.Geamandură luminoasă | 2. B. Geamandură fără lumină | 2.C. Flotor cu semn | 2.D. Jalon

Figura nr. 2

Figura nr. 2a

Lumini: verzi ritmice (dacă sunt instalate)

Aceste semnalele servesc la balizarea limitelor şenalului şi indicarea direcţiei; ele balizează partea stângă a şenalului şi pericolele de pe malul stâng.

3.Bifurcaţia şenalului

Culoare: benzi orizontale roşii şi verzi
Forma: geamandură, de preferință sferică, şcondru sau jaloane
Semne: un semn sferic cu benzi orizontale roşii şi verzi este obligatoriu pe geamanduri şi şcondri, dacă acestea nu sunt sferice

Semnalele, de regulă, sunt prevăzute cu reflectoare radar.

3..A.Geamandură luminoasă | 3. B.Geamandură fără lumină | 3.C. Flotor cu semn | 3.D. Jalon

Figura nr. 3

Figura nr. 3a

Lumini: albă cu sclipiri regulate sau o lumină albă izofază (poate fi o lumină albă cu trei sclipiri grupate)
(dacă sunt instalate)
Aceste semnalele servesc la balizarea bifurcaţiei şi joncţiunii şenalului precum şi a diferitelor pericole situate în limitele şenalului. Navele care navigă în aval precum şi cele care navigă în amonte pot lăsa aceste semnale fie la babord fie la tribord.

4. Balizarea locurilor de staţionare

Litera „P” vopsită cu alb pe semnalele descrise la paragrafele de mai jos indică o zonă de staţionare aflată pe parcursul caii navigabile.

Exemplu: Geamanduri luminoase, de dreapta, care balizează locurile de staţionare în raport cu malul drept a şenalului (art.7.05)

Figura nr. 4a

Exemplu:Geamanduri luminoase de stânga, care balizează locurile de staţionare în raport cu malul stâng a şenalului (art.7.05)

Figura nr. 4b

III. Semnalizare costieră care indică poziţia şenalului.
A.Semnale care indică poziţia şenalului navigabil în raport cu malurile

Aceste semnale indică poziţia şenalului în raport cu malurile şi cu semnalele instalate pe calea navigabilă, balizează şenalul acolo unde acesta se apropie de maluri; ele servesc de asemenea ca puncte de reper.

1. Şenalul navigabil în apropierea malului drept

Culoare: ritmice roşii (faruri)
Forma: panouri cu semn
Semne: panouri pătrate (cu laturile orizontale şi verticale) roşii, mărginite de două benzi orizontale albe

4.A. cu lumină

4.B. fără lumină

Figura nr. 5

Lumini ritmice roşii (faruri)

Figura nr. 5a

2. Şenalul navigabil în apropierea malului stâng

Culoare: ritmice roşii (faruri)
Forma: panouri cu semn
Semne: panouri pătrate (având diagonale orizontale şi verticale) vopsite în verde la jumătatea superioară şi în alb la jumătatea inferioară

5.A. cu lumină

5.B. fără lumină

Figura nr. 6

Lumini verzi ritmice (faruri)

Figura nr. 6a

3. Utilizarea semnalelor

Figura nr. 7

B. Balizarea traversărilor

Dacă se doreşte îmbunătăţirea semnalizării de mai sus, se poate indica printr-o semnalizare particulară, trecerea şenalului de la un mal la altul (traversare).

1. La malul drept

Culoare: galben/negru
Forma: panouri cu semn
Semne: panouri pătrate galbene (cu laturile orizontale şi verticale) cu o bandă pe centru verticală neagră

4.C. cu lumină

4.D. fără lumină

Figura nr. 8

Lumini galbene (eventual un fascicul de lumină limitat) cu două sclipiri

Figura nr. 8a

Acest semnal (semnal de traversare de la malul drept), serveşte la indicarea începutului şi sfârşitului direcţiei şenalului care trece de la malul drept la malul stâng.

2. La malul stâng

Culoare: galben/negru
Forma: panouri cu semn
Semne: Panouri pătrate galbene (având diagonale orizontale şi verticale) cu o bandă verticală, pe centru, neagră.

5.C. cu lumină

5.D. fără lumină

Figura nr. 9

Lumini galbene, (eventual un fascicul de deschidere limitat) cu o sclipire

Figura nr. 9a

Acest semnal (semnal de traversare de la malul stâng) serveşte la indicarea începutului şi sfârşitului şenalului care trece de la malul stâng la malul drept.

3. Utilizarea semnalelor

3.1. Indicarea simplei traversări

Figura nr. 10

3.2. Indicarea aliniamentului unei lungi traversări

Două semnale de traversare identice (fig.8 sau fig.9) plasate unul în spatele celuilalt, semnalul anterior fiind mai jos decât semnalul posterior; linia care unește semnalele indică axa traversării.

Figura nr. 11

Aliniament de traversare la malul drept

două panouri galbene ca cele de la figura nr. 8 (panou anterior şi posterior)

panou anterior panou posterior

Figura nr. 11a

Lumini galbene, lumina anterioară intermitentă, lumina posterioară continuă

anterior posterior

Figura nr. 11b

Aliniament de traversare la malul stâng

Două panouri galbene ca cele de la figura nr. 9 (panou anterior si posterior)

Lumini galbene, lumina anterioară intermitentă, lumina posterioară continuă

anterior posterior

Figura nr. 11 c

Figura nr. 11d

IV. Balizarea punctelor periculoase şi obstacolelor
A.Balizarea costieră

1. Semnale de la malul drept care balizează puncte periculoase

Culoare: roşu
Forma: panouri cu semn
Semne: Triunghi alb, mărginit cu banda roşie, cu vârful în jos

4.F

Figura nr. 12

Semnalul costier care indică punctele periculoase de la malul drept, este un semnal auxiliar, care marchează orice lucrare care pătrunde în albie (dig, epiu etc); el poate servi de asemenea la balizarea punctelor proeminente submersibile în perioada apelor mari

2. Semnale de la malul stâng care balizează punctele periculoase

Culoare: verde
Forma: panouri cu semn
Semne: triunghi alb, mărginit cu bandă verde, cu vârful în sus

5.F.

Figura nr. 13

Semnalul costier care indică punctele periculoase de la malul stâng, este un semnal auxiliar care marchează orice lucrare care pătrunde în albie (dig, epiu etc); el poate servi de asemenea la balizarea punctelor proeminente submersibile în perioada apelor mari.

3. Semnale costiere mediane care se instalează acolo unde trecerea este posibilă pe ambele părţi (faruri)

Culoare: roşu/verde
Forma: panouri cu semn
Semne: două panouri triunghiulare albe, suprapuse şi opuse la vârfuri, cel de deasupra mărginit cu banda roşie iar cel de dedesubt cu banda verde.

6.B

Figura nr. 14

Lumină albă intermitentă

6.A

Figura nr. 14a

Acest semnal este instalat la extremităţile unei insule, în punctele unde aceasta împarte albia în două braţe navigabile, şi de asemenea pe mal, la gurile canalelor şi afluenţilor navigabili.

4. Derivații, guri de vărsare și intrări în porturi

In vecinatatea derivațiilor, a gurilor de vărsare și a intrărilor în porturi, protecțiile de maluri pe ambele părți ale căii navigabile pot fi semnalizate până la vârful digului de separare prin balizele fixe vizate la punctele 1 si 2 , figurile 12 si 13. Navigația pentru intrarea în port este considerată ca fiind navigație amonte

IV. Balizajul suplimentar pentru navigaţia cu radar

A. Semnalele de balizare a pilelor podurilor

1. În acest scop se folosesc geamandurile conforme cu figurile 1 şi 2 cu reflectoare radar (plasate în amonte şi în aval de pile);

2. Pe pilele podurilor sunt montaţi suporţi cu reflectoare radar.

8.C2

Figura nr. 15

B. Balizarea liniilor aeriene

1. Pe linia aeriană sunt fixate, dacă este necesar, reflectoare radar (care produc pe ecranul radarului imaginea unui rând de puncte pentru identificarea liniei aeriene).

8.C3

Figura nr. 16

2. Reflectoare radar instalate pe geamanduri de culoare galbenă dispuse, în caz de necesitate, perechi în apropiere de fiecare mal (fiecare pereche de reflectoare produce în radar imaginea a două puncte unul lângă altul care permit identificarea liniei aeriene).

8.C4

Figura nr. 17

Anexa nr. 9

CARNET DE CONTROL
AL ULEIURILOR UZATE

…….
(Name des Staates / название страны / nom de l'Etat / Statul)

…….
(Name der ausstellenden Behörde / наименование выдающего органа / nom de l'autorité délivrante / Numele autorității care eliberează carnetul)

ÖLKONTROLLBUCH

ЖУРНАЛ УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ

CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGEES

CARNET DE CONTROL AL ULEIURILOR UZATE

Întocmirea carnetelor de control a uleiurilor uzate

Primul carnet de control al uleiurilor uzate, prevăzut pe pagina 1 cu numărul de ordine 1, nu poate fi eliberat decât de autoritatea care a eliberat certificatul de navă. Această autoritate este cea care inserează si indicațiile prevăzute pe pagina 1.

Toate carnetele următoare, numerotate în ordine, vor fi întocmite de o autoritate competentă locală, dar nu trebuie să fie remise decât în schimbul prezentării carnetului precedent. Carnetul precedent trebuie să primească mențiunea de neșters „nevalabil" si sa fie returnat conducătorului de navă. El trebuie să fie păstrat la bord timp de șase luni după ultima înregistrare.

Seite 1
Стр. 1
Page 1
Pagina 1

Laufende Nr.: .....
Порядковый номер:
N° d'ordre :
Număr de ordine

....

Art des Fahrzeugs	Name des Fahrzeugs
Тип судна	Название судна
Type du bateau	Nom du bateau
Tipul navei	Numele navei

Amtliche Schiffsnummer oder Eichzeichen:
Официальный номер или номер мерительного свидетельства:
Numéro officiel ou numéro de jaugeage :
Număr oficial sau număr de calibrare: .....

Ort der Ausstellung:
Место выдачи:
Lieu de délivrance :
Locul eliberării: …….

Datum der Ausstellung:
Дата выдачи:
Date de délivrance :
Data eliberării :……..

Dieses Buch enthält ..... Seiten
Настоящий журнал состоит из ……... страниц
Le présent carnet comprend ..... pages
Prezentul carnet conține …….pagini

Stempel und Unterschrift der Behörde, die dieses Ölkontrollbuch ausgestellt hat
Печать и подпись представителя компетентного органа,
выдавшего настоящий журнал
Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet .....
Ştampila si semnătura autorității care a eliberat prezentul carnet ……

Seite 2 und folgende
Стр. 2 и последующие
Page 2 et suivantes
Pagina 2 si următoarele

1. Akzeptierte öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle:
Отходы, содержащие масло или смазочные материалы и образующиеся в ходе эксплуатации судна, которые были приняты:
Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau acceptés :
Deșeuri uleioase si grase, acceptate, care survin în exploatarea navei :

1.1 Altöl:
Отработанные масла:
Huiles usagées : ..... l/л
Uleiuri uzate: …….l

1.2 Bilgenwasser aus / Трюмная вода из / Eau de fond de cale de / Apa de fund de cală:

Maschinenraum hinten / Кормового машинного отделения/ Salle de machine arrière / Compartiment mașini pupa..... l/л

Maschinenraum vorne / Носового машинного отделения / Salle de machine avant / Compartiment mașini prova : ..... l/л

anderen Räumen / Прочих помещений / Autres locaux /Alte compartimente: ..... l/л

1.3 Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/ Прочие отходы, содержащие масло или смазочные материалы/
Autres déchets huileux ou graisseux / Alte deșeuri uleioase sau grase:

Altlappen / Использованная ветошь / Chiffons usagés / Cârpe uzate: ..... kg/кг

Altfett / Отработанные смазочные вещества / Graisses usagées/ Grăsimi uzate : ..... kg/кг

Altfilter / Использованные фильтры / Filtres usagés / Filtre uzate : ……. Stück/шт./ pièce/ buc.

Gebinde / Емкости / Récipients/ Recipiente: ……. Stück/шт./ pièce/buc.

2. Bemerkungen/ Замечания/ Notes / Note:

2.1 Nicht akzeptierte Abfälle / Отходы, в приеме которых отказано / Déchets refusés / Deșeuri refuzate:
.....
.....
2.2 Andere Bemerkungen / Прочие замечания / Autres remarques / Alte observații
.....
.....

Ort / Место / Lieu / Locul: ..... Datum / Дата / Date/ Data : .....

Stempel und Unterschrift der Annahmestelle /
Печать и подпись представителя приемного сооружения /
Cachet et signature de la station de réception : .....
Stampila si semnătura statiei de receptie: ……

Anexa nr. 10

SPECIFICAȚII TEHNICE GENERALE APLICABILE ECHIPAMENTULUI RADAR

Specificațiile tehnice generale aplicabile echipamentului radar trebuie să fie conforme cu dispozițiile Recomandărilor în vigoare ale Comisiei Dunării referitoare la prescripțiile tehnice aplicabile navelor de navigație interioară sau ale Rezoluției în vigoare a CEE-ONU referitoare la prescripțiile tehnice aplicabile navelor de navigație interioară sau ale Directivei în vigoare a Uniunii Europene cu privire la prescripțiile tehnice ale navelor de navigație interioară.

PARTEA a- II-a

REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE PE SECTORUL DUNĂRII CUPRINS ÎNTRE RADA SULINA ŞI PORTUL BRĂILA (Km 175)

Prezentele „Reguli speciale de navigaţie" se aplică pe Dunărea de Jos de la Brăila (km 175) la rada Sulina, şi au fost întocmite de Administraţia Fluvială a Dunării de Jos - Galaţi, denumită în text „Administraţie", în baza articolului 23 din „Convenţia despre Regimul Navigaţiei pe Dunăre", încheiată la Belgrad la data de 18 august 1948 şi „Dispoziţiilor Fundamentale relative la navigaţia pe Dunăre" adoptate de Comisia Dunării în anul 2010.

CAPITOLUL 1.

REGULI GENERALE

Articolul 1.01
Domeniul de aplicare

Prezentele reguli speciale completează prevederile „Regulamentului de Navigaţie pe Dunăre din Partea – I,", precizând condiţiile speciale de navigaţie pentru sectorul maritim al Dunării de Jos cuprins între Brăila (km 175) şi rada Sulina inclusiv şi se aplică tuturor navelor maritime, fluvio-maritime şi fluviale ce navigă izolat sau în formaţie în acest sector.

Articolul 1.02
Obligaţii

1. Conducătorii tuturor navelor fără deosebire de pavilionul pe care îl arborează, care navigă pe sectorul maritim al Dunării de Jos, cuprins între Brăila (km 175) şi rada Sulina inclusiv sunt obligaţi să respecte prezentele reguli.

2. Navele maritime sunt obligate să aibă luminile şi semnalele prevăzute în „Regulile internaţionale pentru prevenirea abordajelor pe mare".

Articolul 1.03
Semnificaţia unor termeni

În prezentul Regulament:

a) termenul „**pilot"** semnifică acea persoană care posedă un brevet corespunzător şi care face parte din corpul de piloţi al Administraţiei sau autorizată de aceasta în baza unui examen pentru a pilota navele pe sectorul maritim al Dunării de Jos cuprins între rada Sulina şi portul Brăila(km 175);

b) termenul **„navă pilotată"** semnifică orice navă, mijloc plutitor sau instalaţie plutitoare, convoi sau orice alte corpuri plutitoare care navigă izolat sau în formaţie şi care beneficiază de serviciile unui pilot;

c) termenul **„Administraţie"** semnifică Administraţia Fluvială a Dunării de Jos - Galaţi;

d) termenul **„navă fluvio – maritimă"** semnifică o navă care este construită şi echipată pentru a naviga în siguranţă pe mare şi pe căile navigabile interioare.

e) ceilalţi termeni folosiţi, au înţelesul prezentat în Partea – I „Regulamentul de navigaţie pe Dunăre".

Articolul 1.04
Avize către navigatori

Prevederile prezentelor Reguli se completează prin Avize către navigatori emise de Administraţie.

Aceste avize se aduc la cunoştinţă navigatorilor prin intermediul căpităniilor de port şi se publică în Buletinul Hidrometeorologic pentru Dunăre. În anumite cazuri aceste avize se aduc la cunoştinţă navigatorilor şi în cadrul Buletinului Hidrologic care se transmite la un post de radio cu acoperire națională.

Articolul 1.05
Obligativitatea pilotării navelor

1. Se interzice navelor maritime şi fluvio - maritime de a naviga în sectorul maritim al Dunării de Jos de la gura canalului Sulina până în portul Brăila (km175), fără a avea la bord un pilot al Administraţiei sau un pilot autorizat de Administraţie să exercite pilotajul.

2. Navele fluviale, indiferent de pavilion, care navigă în amonte şi aval, vor solicita la bord un pilot al Administraţiei sau un pilot autorizat de aceasta, dacă nu au la bord o persoană care să deţină un brevet corespunzător pentru a naviga şi pe acest sector.

CAPITOLUL 2

DOCUMENTE ŞI CONDIŢII TEHNICE ALE NAVELOR

Articolul 2.01
Documentele navelor

Toate navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, trebuie să aibă la bord actul de naţionalitate, precum şi certificatele şi documentele stabilite prin reglementările naţionale în vigoare şi convenţiile internaţionale la care România este parte.

Articolul 2.02
Certificate de tonaj

1. Toate navele maritime şi fluvio – maritime, pe lângă documentele prevăzute la art. 2.01, trebuie să aibă la bord un certificat de tonaj pentru canalul de Suez, sau un certificat de tonaj similar eliberat de Administraţie.

2. Certificatele prevăzute la paragraful 1 de mai sus, sunt utilizate de Administraţie pentru calcularea tarifelor de navigaţie.

3. În cazul lipsei certificatelor de tonaj prevăzute la paragraful 1, Administraţia va proceda la eliberarea unui astfel de certificat.

4. Cheltuielile ocazionate de efectuarea măsurătorilor necesare eliberării certificatului de tonaj, sunt suportate de navă.

Articolul 2.03
Înclinarea admisă navelor

Navelor ce au o înclinare transversală mai mare de 4° nu li se permite navigaţia în sectorul maritim al Dunării de Jos.

Articolul 2.04
Verificarea pescajului navelor

1. Conducătorii navelor maritime şi fluvio - maritime au obligaţia la sosirea din mare în rada Sulina, să comunice pescajul real al navei în apă dulce, iar pilotul înainte de urcare la bord este obligat să verifice exactitatea datelor comunicate.

2. Se interzice intrarea din mare sau plecarea din port a navelor care au depăşit limita admisă a pescajului comunicat de Administraţie.

3. În timpul operaţiunilor de încărcare şi/sau balastare, conducătorul navei este obligat să urmărească în permanenţă pescajul navei, care nu trebuie să depăşească pescajul maxim admis pe sectorul maritim al Dunării de Jos prevăzut la art. 3.05, sau cel comunicat de Administraţie.

4. Înaintea îmbarcării pilotului la bordul navei sau formaţiei, acesta are obligaţia să verifice respectarea pescajului admis pentru ziua respectivă. Dacă constată depăşirea acestuia va informa Administraţia şi căpitănia de port.

CAPITOLUL 3

REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE

Articolul 3.01
Direcţia de marş

1. Pe sectorul maritim al Dunării de Jos, navele trebuie să ţină dreapta faţă de sensul lor de înaintare.

2. Se exceptează cazurile când condiţiile speciale locale impun schimbarea direcţiei de marş.

3. În cazurile prevăzute la paragraful 2 de mai sus, schimbarea direcţiei de marş se face numai după anunţarea prin semnalele sonore/vizuale prevăzute în prezentul Regulament, prin radiotelefon, precum şi după convenirea modului de întâlnire cu navele care navigă în zonă.

Articolul 3.02
Măsuri de siguranţă

1. Conducătorii navelor aflate în marş sau în staţionare sunt obligaţi să vegheze la siguranţa navei, având pregătite în permanenţă pentru a putea fi utilizate, ancorele, mijloacele de acostare şi semnalizare şi să ia totodată măsurile pentru ca nava lor să nu constituie o piedică în calea navigaţiei.

2. În condiţii hidrometeorologice nefavorabile (niveluri peste cota + 300 cm, la Tulcea, vânt peste forţa 6 pe scala Beaufort/ 39- 49 km/h, sloiuri etc.) trecerea prin cotul Tulcea va a fi făcută cu asistenţa unui remorcher pus la dispoziţie de Administraţie. Costurile de asistenţă cu remorcher sunt suportate de navă.

Articolul 3.03
Întâlniri

În sectorul maritim al Dunării de Jos:

1. Navele fluviale izolate se abat din drumul navelor maritime.

2. La întâlnirea sau depăşirea unor convoaie sau nave mai mici a căror integritate sau siguranţă pot fi periclitate de remuul, de valul sau efectele de sucţiune produse de o navă maritimă, aceasta îşi va reduce corespunzător şi din timp viteza.

3. Ambarcaţiunile mici de orice fel se vor abate din timp din calea navelor autopropulsate şi vor naviga la ce mult 15 m distanţă faţă de unul din maluri.

Articolul 3.04
Obiecte părăsite în fluviu

1. Ancorele, lanţurile sau alte obiecte părăsite în fluviu pe sectorul maritim al Dunării de Jos care încurcă sau periclitează navigaţia, vor fi recuperate de Administraţie pe cheltuiala proprietarului acestora.

2. Atunci când proprietarul nu a notificat locul şi felul obiectelor pierdute sau nu poate fi urmărit, valorificarea va fi făcută de Administraţie în vederea recuperării cheltuielilor conform legislaţiei în vigoare.

3. Conducătorii navelor şi convoaielor aflate în marş pe sectorul maritim al Dunării de Jos, când observă obiecte mari, colete, flotoare, ambarcaţiuni sau nave în plutire pe acest sector, fără echipaj şi lumini pe timpul nopţii, şi care constituie un pericol pentru navigaţie, vor comunica poziţia lor Administraţiei şi căpităniei de port, cât şi navelor ce navigă în zonă.

Administraţia va lua măsuri de asigurare a lor, şi le va reda proprietarului după plata cheltuielilor generate de recuperarea şi păstrarea lor sau le va valorifica conform prevederilor legale.

Articolul 3.05
Gabaritele navelor

1. Pe sectorul maritim al Dunării de Jos de la Brăila până la rada Sulina, în condiţii normale, toate navele maritime şi fluvio-maritime vor naviga cu un pescaj în apă dulce de maximum 23 picioare, respectiv 7,01 m. Situaţia adâncimilor se va comunica zilnic la un post de radio cu acoperire naţională care va fi adus la cunoştinţa navigatorilor prin aviz către navigatori.

2. În acest sector se permite navigaţia, în condiţii normale, a navelor cu lungimi de maximum 180 m și a construcțiilor plutitoare cu lățimi de maximum 40 m.

3. În anumite situaţii, în funcţie de nivelul apelor Dunării, Administraţia poate:
   a) dispune reducerea sau poate aproba depăşirea pescajului prevăzut la pct.1;
   b) aproba navigaţia navelor cu o lungime mai mare de 180 m, dar care să nu depășească 225 m lungime;
   c) aproba navigaţia construcţiilor plutitoare cu o lățime mai mare de 40 m, dacă condițiile hidrometeorologice permit acest lucru.

4. Aprobarea depăşirii pescajului sau a lungimii navei nu se poate da decât de pe o zi pe alta şi va fi comunicată la Căpitănia portului şi la Agenţia de pilotaj. În această situaţie Administraţia va stabili care este adâncimea de navigaţie, funcţie de care comandantul navei va asigura rezerva de pescaj necesară navigaţiei în siguranţă.

5. Gabaritele convoaielor fluviale remorcate sau împinse vor respecta dimensiunile stabilite de recomandările Comisiei Dunării sau prin Reguli speciale şi Avizele către navigatori emise de Administraţie pentru anumite sectoare sau situaţii deosebite.

Articolul 3.06
Distanţa ce trebuie respectată de nave şi ambarcaţiuni mici

1. La trecerea prin zone cu navigaţie dificilă sau cu coturi pronunţate şi pe sectorul de Dunăre cuprins între bara Sulina şi Mm 34, nu este permisă apropierea unei nave de alta la mai puţin de 1 milă marină.

2. Orice navă sau ambarcaţiune mică nu va traversa canalul la o distanţă mai mică de 1 milă marină de prova navelor maritime şi fluvio - maritime aflate în marş.

Articolul 3.07
Blocarea şenalului

1. Este interzisă obturarea şenalului cu orice fel de nave, materiale plutitoare, instalaţii sau scule de pescuit.

2. Pe sectorul maritim al Dunării de Jos este interzisă amplasarea plaselor sau a altor unelte de pescuit în şenalul navigabil şi în locurile stabilite pentru staţionarea navelor.

CAPITOLUL 3.1

DISPOZIŢII SPECIALE PE CANALUL SULINA

Articolul 3.1.01
Nave ce nu pot naviga pe Canalul Sulina

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

Articolul 3.1.02
Viteza de navigaţie pe Canalul Sulina

1. În sectoarele libere şi fără restricţii, viteza de navigaţie pe canal se stabileşte de comun acord cu pilotul aflat la bord şi nu poate depăşi în nici un caz limitele de viteză stabilite mai jos pentru condiţii hidrometeorologice normale:

	amonte	**aval**
nave mici	8 Nd	9 Nd
remorchere sau convoaie	8 Nd	9 Nd
nava pasageri, salvare, stins incendiu şi militare	9 Nd	10 Nd
nave maritime până la 4.000 tdw	7 Nd	9 Nd
nave maritime între 4.000 tdw şi 12000 tdw	6 Nd	8 Nd
nave maritime între 12.000 tdw şi 25.000 tdw	5 Nd	7 Nd

Atunci când nivelul apei la Tulcea este peste cota + 300 cm, vitezele vor fi reduse la limita de guvernare în siguranţă a navei şi de formare a valurilor.

La indicaţiile pilotului, conducătorul este obligat să reducă viteza navei corespunzător condiţiilor din zona de navigaţie.

Articolul 3.1.03
Navigaţia la aceeaşi înălţime, întâlniri, depăşiri

1. Navigaţia la aceeaşi înălţime este interzisă.

2. La coturi şi în locurile unde şenalul nu oferă lăţime suficientă, depăşirea şi întâlnirea navelor este interzisă.

3. La navigaţia în amonte şi în aval, depăşirea este permisă numai între navele până la 4000 tone deplasament. Depăşirea este permisă numai în locurile care oferă condiţii corespunzătoare.

4. Întâlnirile și depășirile navelor maritime și fluvio-maritime pe timpul nopții pe sectorul cuprins între gura Canalului Sulina – Mm 34 sunt interzise.

Articolul 3.1.04
Navigaţia pe timp de noapte

1. Navigaţia între Mm 0 (Portul Sulina) și bară este interzisă pe timpul nopții pentru toate navele, cu excepția navelor Administrației sau a celor special autorizate de aceasta.

2. Navigaţia aval pe timp de noapte este interzisă navelor maritime şi fluvio-maritime, pe sectorul cuprins între Mm 43 și Mm 0 (Portul Sulina).

3. Navigaţia amonte între gura canalului Sulina și Mm 43 este permisă 24 ore din 24 cu excepția navelor maritime cu lungimi mai mari de 140 m și/sau lățimi de peste 28 metri, construcțiilor noi fără propulsie proprie, a transporturilor speciale agabaritice precum și a navelor care transportă mărfuri periculoase. Prin avize către navigatori, Administrația poate să restricționeze sau să întrerupă navigația amonte între gura canalului Sulina și Mm 43.

4. În cazuri speciale, Administrația poate interzice navigația amonte a unor nave, funcție de condițiile hidrometeorologice și de navigație existente.

5. Navele maritime şi fluvio-maritime vor avea radarul, stația radio și sistemul automat de identificare (AIS) în stare de funcționare pe toată perioada navigației pe sectorul maritim al Dunării.

Articolul 3.1.05
Canalul Sulina închis pentru navigaţie

1. Administraţia hotărăşte închiderea temporară a Canalului Sulina când situaţia o impune.

2. În acest caz, la staţiile de supraveghere de la Ceatal Sf. Gheorghe şi Ceatal Izmail, se arborează pe timp de zi şi pe timp de noapte, semnale de interzicere A1 (Anexa nr. 7 din „Regulamentul de navigaţie pe Dunăre”) şi se comunică navelor prin Agenţiile de pilotaj şi Căpităniile de port din Tulcea şi Sulina închiderea temporară a canalului. Conducătorii navelor şi convoaielor sunt obligaţi să se conformeze după caz, prevederilor de la paragrafele 3 şi 4 de mai jos.

3. Conducătorii navelor/convoaielor care navigă spre amonte vor lua măsuri de ancorare sau acostare, în locurile semnalizate conform Regulamentului, sau în alte locuri indicate de pilot.

4. Conducătorii navelor/convoaielor care navigă spre aval vor proceda în funcţie de poziţia, caracteristicile şi condiţiile de navigaţie din momentul primirii comunicării conform prevederilor art. 5.04, paragrafele 4 şi 5 din prezentul Regulament.

CAPITOLUL 3.2

DISPOZIŢII SPECIALE LA GURA CANALULUI SULINA

Articolul 3.2.01
Intrarea şi ieşirea prin gura canalului Sulina

1. Intrarea prin gura Canalului Sulina este permisă 24 de ore din 24 cu excepţia condiţiilor prevăzute la capitolul 4, art. 4.01, art. 4.03 şi capitolul 5, art. 5.04.

În cazuri speciale, Administraţia poate restricționa trecerea unor nave dacă condițiile de navigație existente și/sau caracteristicile navelor nu sunt conforme cerințelor.

2. Ieşirea prin gura Canalului Sulina este permisă numai pe timpul zilei cu excepția condițiilor prevăzute capitolul 4, art. 4.01, art. 4.03 şi capitolul 5, art. 5.04.

În cazuri speciale, Administraţia poate permite trecerea unor nave, analizând de la caz la caz condițiile existente, caracteristicile navei și gradul de urgență al solicitării.

3. În cazul când la gura Canalului Sulina, se execută lucrări de dragaje sau alte lucrări, reglementarea intrării/ieşirii navelor, se face prin semnalizarea prevăzută în prezentul Regulament şi arborată de utilajele ce execută aceste activităţi, sau prin program de trecere în zona lucrărilor, comunicat prin Avize către navigatori, căpităniei de port şi Agenţiei de pilotaj Sulina.

4. În caz de interdicţie de a ieşi în mare, nava este obligată să ancoreze în locurile special amenajate și semnalizate în acest sens de către Administrație, până la ridicarea interdicției.

Articolul 3.2.02
Alegerea locului de ancoraj în rada Sulina

1. La sosirea în rada Sulina, conducătorul va alege locul de ancoraj, în aşa fel încât nava să nu stânjenească celelalte nave din apropiere şi nici executarea manevrelor de intrare sau ieşire în/din Canalul Sulina.

2. La sosirea din mare, conducătorul navei va comunica la Administraţie şi la Căpitănia portului Sulina, odată cu ora la care solicită pilot, caracteristicile navei, felul şi cantitatea încărcăturii, pescajul maxim la sosire în apă dulce, portul de plecare, destinaţia.

Articolul 3.2.03
Ordinea intrării din radă în Canalul Sulina

1. De regulă, ordinea intrării din radă în Canalul Sulina, este ordinea sosirii în radă.

Se exceptează navele de pasageri, navele încărcate cu mărfuri perisabile sau periculoase şi navele care se află în pericol sau au nevoie de intervenţie medicală urgentă.

2. Administraţia poate stabili, pe criterii de siguranţă, introducerea cu prioritate sau în altă ordine, a unor nave ce justifică această măsură.

3. Navele cu încărcătură periculoasă, cele venite din zone cu epidemii sau cele care au la bord persoane suferind de boli contagioase, stabilite de organele sanitare ca periculoase (pestă, holeră, febra galbenă, etc.) nu vor fi introduse în canal fără aprobarea căpităniei de port şi a autorităţilor sanitare, care vor comunica Administraţiei permisiunea de intrare.

Când din anumite motive (furtună, avarii, cazuri de îmbolnăviri grave nemolipsitoare etc.) este totuşi admisă intrarea lor în canal, navele vor rămâne pe canal, la locul indicat de

Administraţie în aval de portul Sulina şi nu vor lua contact cu alte persoane în afara celor autorizate (Căpitănia de port, Poliţia de frontieră, Vamă şi autorităţile sanitar veterinare).

Articolul 3.2.04
Obligativitatea asistenţei sau remorcării navelor la trecerea prin gura Canalului Sulina

1. Pentru intrarea sau ieşirea prin gura Canalului Sulina, navele care nu îndeplinesc condiţiile de gabarit şi/sau manevrabilitate necesare, vor fi asistate de regulă de un remorcher al Administraţiei.
2. Deplasarea remorcherului se face în baza comenzii, predată de conducător pilotului şi a confirmării de primire a acesteia, făcută prin radiotelefon la Administraţie. În final, confirmarea prestaţiei şi comanda se predau conducătorului remorcherului.
3. Refuzarea asistenţei remorcherului implică amânarea introducerii navei în canal, sau întoarcerea ei în aval de portul Sulina, iar consecinţele datorate acestui refuz cad în sarcina conducătorului navei.

Articolul 3.2.05
Întâlnirea navelor la gura canalului Sulina

Este interzisă întâlnirea navelor în sectorul balizat de la gura Canalului Sulina.

CAPITOLUL IV

NAVIGAŢIA ÎN CONDIŢII DIFICILE

Articolul 4.01
Prevederi generale

1. Navele intrate în canal au obligaţia să se informeze permanent prin radiotelefon de la celelalte nave din zonă sau de la staţiile de supraveghere Administraţiei, asupra stării timpului.

2. La apariţia sau prognozarea schimbării condiţiilor de navigaţie, navele vor lua măsuri de ancorare sau de acostare, în locurile semnalizate sau în alte locuri indicate de pilot, luând toate măsurile prevăzute în „Regulamentul de navigaţie pe Dunăre” conform prevederilor de la art. 6.30, art.6.31, art.6.32 şi art. 6.33.

3. Pe timp cu vizibilitate redusă (ceaţă, negură, ploaie deasă, zăpadă etc.) pe Canalul Sulina, navigaţia este interzisă. În acest caz la catargul staţiilor de supraveghere de pe canal, se arborează pavilionul „U” din codul internaţional de semnale sau se comunică prin radiotelefon, condiţiile şi restricţiile existente, la cererea navelor ce urmează să intre în canal.

Articolul 4.02
Caz special în situaţie de curent puternic pe Canalul Sulina

1. În cazul când pe Canalul Sulina curentul puternic creează condiţii dificile de navigaţie, la o cotă a apei peste + 300 cm la Tulcea, pe catargul staţiei de la ceatal Izmail (Mm 43) se arborează o flamură neagră.

2. În acest caz, conducătorii navelor maritime şi fluvio-maritime trebuie să ia măsuri de precauţie speciale, indicate de pilot (viteză redusă, asistenţa unui remorcher, etc).

Articolul 4.03
Navigaţia pe timp de iarnă

1. De la apariţia gheţii pe sectorul maritim al Dunării de Jos, navigaţia se desfăşoară în condiţii speciale stabilite de Administraţie. Dispoziţiile Administraţiei sunt obligatorii.

2. Conducătorii navelor maritime şi fluvio-maritime care urmează a naviga prin gheaţă se vor informa la Administraţie asupra situaţiei gheţurilor pe Dunăre, pentru a putea aprecia în funcţie de puterea motorului/motoarelor, construcţia şi starea navei, posibilitatea intrării sau ieşirii navei pe Canalul Sulina cât şi asupra efectuării manevrelor sau plecării din porturi.

3. În toate măsurile pe care le ia, conducătorul navei va ţine cont de recomandările pilotului şi măsurile stabilite de Administraţie (ordinea de intrare în convoaie, viteză, locuri de aşteptare etc).

4. La navigaţia prin gheaţă, conducătorii vor ţine permanent legătura cu navele care acţionează în gheaţă şi cu Administraţia pentru a comunica poziţia şi starea gheţii şi a primi informaţiile privind condiţiile şi restricţiile de navigaţie.

5. Navele rămase în gheaţă au obligaţia de a sta permanent pe ascultare radio în canalul 16 VHF.

6. La navigaţia pe culoarele naturale sau executate de navele ce acţionează în gheaţă, navele sunt obligate să navige numai pe aceste culoare, cu viteză corespunzătoare evitării ruperii banchizelor de pe margini. Ancorarea, depăşirea sau întâlnirea pe aceste culoare este interzisă.

7. Navele blocate în gheaţă, aflate în pericol sau în calea altor nave mai puternice sunt obligate să accepte intervenţia prioritară acordată de navele Administraţiei ce acţionează în gheaţă, pentru eliberarea şenalului. De asemenea, în situaţii deosebite pot cere ajutorul cu prioritate din partea navelor Administraţiei. În ambele situaţii navele vor pregăti din timp remorci corespunzătoare prin locuri de mare rezistenţă (nară ancoră, şomar etc.) şi vor suporta cheltuielile corespunzătoare intervenţiei, indiferent de rezultatele obţinute.

8. Administraţia nu răspunde de daunele suferite de navele angajate în navigaţia prin gheaţă, datorită sloiurilor, navelor de intervenţie sau din cauza altor nave şi nu poate fi ţinută răspunzătoare pentru daunele provocate de navele angajate în gheaţă altor nave, instalaţiilor, construcţiilor hidrotehnice, şi alte asemenea.

9. Conducătorii navelor care au beneficiat de serviciile Administraţiei, vor confirma în scris durata fiecărei prestaţii, urmând ca agentul navei să confirme în scris efectuarea plăţii. Navele care nu au angajat un agent vor efectua plata în numerar către reprezentantul Administraţiei.

CAPITOLUL 5

PILOTAREA NAVELOR

Articolul 5.01
Obligativitatea pilotării navelor

1. Toate navele maritime şi fluvio-maritime indiferent de pavilion, care navigă pe sectorul maritim al Dunării de Jos cuprins între gura Canalului Sulina şi portul Brăila (km175) sunt obligate a avea la bord un pilot al Administraţiei sau autorizat de aceasta pentru efectuarea pilotajului în acest sector.

2. Toate manevrele de acostare, plecare sau de schimbare a poziţiei navelor maritime şi fluvio-maritime în porturile de pe sectorul maritim al Dunării de Jos şi în radele acestora, se vor executa numai în prezenţa pilotului.

3. Navele fluviale autopropulsate, care navighează amonte/aval sau care fac manevră în porturi, indiferent de pavilion, vor solicita la bord un pilot al Administraţiei sau autorizat de aceasta, dacă nu au la bord o persoană care să fie atestată corespunzător pentru navigaţia pe acest sector.

Articolul 5.02
Primirea şi debarcarea pilotului la şi de la bordul navei

1. Pentru primirea la bord sau debarcarea în siguranţă a pilotului, conducătorul navei este obligat să reducă viteza navei sau să oprească, după împrejurări, luând în acest caz toate măsurile necesare.

2. La intrarea din mare în Canalul Sulina pilotarea navei este obligatorie de la o distanţă minimă de 1 Mm de la capătul din larg al digului de Nord de la gura canalului Sulina.

3. La ieşirea în mare din Canalul Sulina, pilotul se poate debarca de pe nava pilotată, la o distanţă de cel puţin 1 Mm de capătul din larg al digului de Nord al canalului Sulina.

Articolul 5.03
Locuri de îmbarcare şi debarcare a pilotului

1. Rada Sulina, pentru primirea sau debarcarea pilotului, cuprinde apele mării în sectorul delimitat de la geamandura 02 (prelungire cap dig Nord) pe o rază de 2 Mm, între relevmentele adevărate $0^o – 121^o$;

2. Porturile din sectorul maritim al Dunării de Jos, radele acestora precum şi în alte zone stabilite de către Administraţie prin avize către navigatori;

3. Pe sectorul maritim al Dunării de Jos la Mm 44 şi la Km 175 (Brăila).

Articolul 5.04
Imposibilitatea îmbarcării şi debarcării pilotului în rada Sulina.
Bara impracticabilă

1. Se consideră „bara impracticabilă” atunci când din cauza vântului puternic (forţa 6-7/39-61 km/h pe scala Beaufort) şi a valurilor mari (gradul de agitaţie al mării 5-6 /înălţimea valurilor 2-6 m, pe scala Douglas), navigaţia prin bară şi/sau debarcarea/îmbarcarea pilotului nu se pot face în siguranţă.

În acest caz se va comunica prin radiotelefon navelor. „Bara impracticabilă” se declară de către Administraţie.

2. Când bara este declarată impracticabilă, navele care urmează să intre pe Canalul Sulina din mare, vor aştepta în radă.

3. Navele cu lungime sub 120 m care navigă în aval pentru ieşire în mare, se pot angaja pe Canalul Sulina, cu obligaţia de a ancora în zonele semnalizate, dacă bara a rămas impracticabilă.

4. Navele cu o lungime mai mare de 120 m nu se vor angaja pe Canalul Sulina, până când bara nu va fi declarată practicabilă.

5. În situaţii când nave cu o lungime mai mare de 120 m, angajate pe Canalul Sulina sunt surprinse de declararea „barei impracticabile”, acestea vor ancora sau vor acosta într-un loc corespunzător indicat de pilot şi aprobat de Administraţie.

Articolul 5.05
Tratamentul pilotului la bord

Pe timpul prezenţei pilotului la bord, conducătorul navei este obligat să asigure acestuia masă şi loc de odihnă, la nivelul ofiţerilor.

Articolul 5.06
Îndatoririle pilotului

1. Înainte de plecarea în voiaj, pilotul are obligaţia să cunoască condiţiile hidrometeorologice, schimbările şi restricţiile din sectorul pe care urmează să piloteze nava (schiţele cu adâncimile la praguri, avizele către navigatori, şi alte asemenea).

2. Pilotul este obligat să informeze conducătorul navei asupra regimului de navigaţie pe sectorul maritim al Dunării de Jos, să-i acorde asistenţă la pilotarea navei precum şi să-i comunice toate restricţiile de navigaţie din sectorul pe care navigă.

3. Pilotul este obligat să solicite, iar conducătorul să pună la dispoziţie toate datele privind caracteristicile navei, tipul de marfă, numele comandantului, armatorul/operatorul etc.

4. Pilotul va informa căpitănia portului şi Administraţia, asupra manevrelor executate, poziţia navei, condiţiile hidrometeorologice din zonă, situaţia traficului, evenimentele de navigaţie, şi altele asemenea.

5. Pe timpul cât se află la bordul navei/convoiului pilotul are obligaţia de a furniza conducătorului toate informaţiile referitoare la zona sau portul respectiv, astfel încât nava/convoiul să navige şi să efectueze manevrele portuare în deplină siguranţă.

6. În rada porturilor de pe sectorul maritim al Dunării de Jos, pilotul care a venit sau pleacă cu nava, poate acorda asistenţă pentru manevrele de intrare, ieşire, ancorare, acostare, plecare şi alte asemenea, numai după cunoaşterea exactă a condiţiilor necesare executării în siguranţă a manevrelor şi după ce nava a primit aprobarea organelor competente (Căpitănia de port, Administraţia portuară).

7. Pilotul se va prezenta la bord cu documentele de atestare a identităţii şi a dreptului de a pilota nave maritime (Legitimaţia de pilot sau Autorizaţia emisă de Administraţie şi Brevetul de pilot de Dunăre Maritimă).

8. Pilotul are obligaţia să cunoască limba engleză şi una din limbile oficiale ale Comisiei Dunării (rusă, franceză sau germană).

9. Pilotul va informa conducătorul navei, că în timpul manevrelor şi la trecerea prin zone de navigaţie dificilă, are obligaţia să fie pe puntea de comandă.

În cazul în care conducătorul este nevoit să părăsească comanda, pilotul va cere numirea unei persoane competente şi răspunzătoare de conducerea navei pe timpul absenţei acestuia.

În caz de neconformare, pilotul va cere oprirea navei sau manevrei, iar dacă nu sunt condiţii favorabile pentru aceasta imediat, va pilota nava până când va avea posibilitatea opririi ei, informând despre aceasta imediat, în ordine, la căpitănia de port cea mai apropiată şi la Administraţie.

10. La trecerea prin zona fiecărei staţiuni de supraveghere şi dirijare a navigaţiei, căpitănie de port sau agenţie de pilotaj, pilotul are obligaţia să ia legătura prin radiotelefon cu acestea pentru a primi eventualele informaţii suplimetare.

11. Pilotul are obligaţia să verifice ca datele din „Buletinul de pilotaj”, „Declaraţia comandantului”, „Confirmările pentru prestaţii” sau acte ce se emit de navă în legătura cu voiajul făcut, sunt conforme cu realitatea şi să le predea Administraţiei. Când a constatat inexactităţi în aceste documente, iar comandantul navei nu a vrut să le rectifice, predarea acestora se va face însoţită de un raport.

În situaţia în care pilotul constată că informaţiile cu privire la starea tehnică, primite de la conducătorul navei/convoiului nu sunt conforme realităţii, acesta are obligaţia de a anunţa căpitănia de port din zona de jurisdicţie şi Administraţia. Pilotul nu va părăsi bordul navei până la terminarea cercetării de către organele căpităniei de port, şi va contrasemna în calitate de martor, documentele întocmite.

Articolul 5.07
Îndatoririle conducătorilor navelor pilotate

1. Să respecte prevederile „Regulamentului de navigaţie pe Dunăre” şi „Regulile Speciale de Navigaţie aplicabile pe sectorul maritim al Dunării de Jos”.

2. Să verifice legitimaţia/autorizaţia emisă de Administraţie prin care se atestă dreptul pilotului pentru executarea serviciului de pilotaj.

3. Prin semnarea actelor de confirmare a prestaţiilor de pilotaj prezentate de pilot, conducătorul navei confirmă ora de prezentare a pilotului la bord care se consideră ora de la care serviciul de pilotaj a început.

4. Să pună la dispoziţia pilotului toate datele necesare asupra caracteristicilor de manevră ale navei şi să comunice acestuia starea tehnică a tuturor instalaţiilor şi aparaturii de navigaţie, în vederea desfăşurării voiajului în siguranţă. Conducătorul navei va asigura condiţii pentru transmiterea şi primirea mesajelor şi informaţiilor legate de desfăşurarea voiajului.

5. Conducătorul navei, după consultarea pilotului, dă în mod direct şi pe răspunderea sa comenzile pentru executarea marşului.

Dacă în interesul rapidităţii manevrelor, conducătorul apreciază necesar să lase ca pilotul să dea direct aceste comenzi, manevrele executate în aceste condiţii se consideră ca fiind ordonate de conducător şi angajează numai răspunderea acestuia.

6. Conducătorul navei este răspunzător de manevrele navei sale şi de orice daune ce vor rezulta în urma acestor manevre, chiar dacă pilotul este prezent la bord.

7. Conducătorul este obligat ca pe timpul manevrelor sau a voiajului prin zone dificile să comande nemijlocit nava. Totuşi în situaţiile în care nu poate fi pe puntea de comandă, acesta trebuie să desemneze o altă persoană competentă şi răspunzătoare de comanda sau manevra navei.

8. Conducătorul nu va permite altor membri de echipaj aflaţi în comandă să stânjenească în niciun fel îndeplinirea atribuţiilor de serviciu ale pilotului.

9. Conducătorul convoiului/navei pilotat(e) este obligat să furnizeze pilotului datele corecte privind pescajul, dimensiunile, tonajul, încărcătura, caracteristicile şi puterea motoarelor, a propulsoarelor, manevrabilitatea, precum şi orice alte caracteristici ale navei solicitate de pilot.

10. Să oprească nava la cererea şi în locurile indicate de pilot atunci când apar neînţelegeri cu acesta, pentru a permite venirea organelor căpităniei de port şi Administraţiei în vederea soluţionării litigiului.

11. Să confirme până la plecarea de la bord a pilotului, toate prestaţiile efectuate navei sale de către serviciul de pilotaj şi celelalte servicii prestate de terţi sau de Administraţie (pilotine, scafandri, remorchere de asistenţă, şi alte asemenea).

12. Conducătorul convoiului/navei pilotat(e) nu are dreptul să reţină pilotul la bord după ieşirea navei/convoiului din zona sau din portul unde pilotajul este obligatoriu şi are obligaţia să îl debarce în siguranţă.

În cazul în care debarcarea nu se poate face în siguranţă datorită condiţiilor meteorologice şi hidrologice, conducătorul navei/convoiului are obligaţia de a asigura debarcarea pilotului în cel mai apropiat loc sigur, precum şi întoarcerea acestuia la locul de reşedinţă al Administraţiei, pe cheltuiala navei.

Articolul 5.08
Nerespectarea indicaţiilor pilotului la bordul navelor

1. În cazul când conducătorul unei nave nu acceptă sau nu îndeplineşte indicaţiile pilotului, pilotul este dator să rămână la bordul navei, pe puntea de comandă şi să avertizeze conducătorul asupra consecinţelor ce ar rezulta cu privire la periclitarea siguranţei navigaţiei.

2. Dacă conducătorul navei persistă în nerespectarea indicaţiilor pilotului, pilotul va înştiinţa prin orice mijloc căpitănia portului din zonă şi Administraţia, solicitând oprirea navei pentru cercetări.

La sosirea organelor căpităniei de port şi Administraţiei pilotul va prezenta un raport scris pentru cercetarea cazului.

Articolul 5.09
Măsuri de siguranţă la îmbarcarea şi debarcarea pilotului

1. Conducătorul navei este obligat ca la îmbarcarea şi debarcarea pilotului să pună la dispoziţie scara de pilot, perfect corespunzătoare din punct de vedere tehnic, bine legată şi în bună stare de curăţenie, fiind răspunzător de orice prejudicii ce s-ar aduce integrităţii corporale a pilotului.

2. În cazul când pilotul constată că mijloacele de îmbarcare/debarcare ale navei nu sunt corespunzătoare, acesta poate refuza îmbarcarea/debarcarea, până la crearea condiţiilor normale de îmbarcare/debarcare.

Articolul 5.10
Solicitarea pilotului; nave pilot

1. În afara solicitării făcute prin radiotelefon conform art. 3.2.02 paragraful 2, navele maritime şi fluvio-maritime sosite în rada Sulina, pentru a solicita prezentarea la bord a pilotului vor arbora la loc vizibil deasupra cabinei de comandă, pavilionul cu dungi albastre şi galbene alternative pe verticală (litera „G” din codul internaţional de semnale) şi vor emite semnalul sonor corespunzător aceleaşi litere.

2. De asemenea, solicitarea pilotului se poate face şi prin cerere scrisă, depusă la agenţiile de pilotaj, cu cel puţin 4 ore înainte de către reprezentantul navei.

3. Serviciul de pilotaj este deservit de nave-pilot care pot fi identificate după următoarele semnale:

Ziua : - la catarg un pavilion alb şi roşu (litera „N” din codul internaţional de semnale);

Noaptea : - la catarg, o lumină roşie sub o lumină albă, vizibile pe 360 grade,

Nava este vopsită în alb şi pe ambele borduri este scris cu negru „**PILOT**”.

CAPITOLUL 6

REMORCARE

Articolul 6.01
Formarea convoaielor

1. Numărul maxim al unităţilor remorcate sau împinse pe Canalul Sulina, nu poate depăşi patru unităţi, câte două în dană, când se navighează amonte şi două unităţi într-o singură dană când se navighează aval.

2. Lungimea remorcii nu trebuie să depăşească 30 m, la marş amonte/aval.

3. Funcție de situația hidrometeorologică existentă pe Canalul Sulina, a traficului de nave maritime/fluviale și a caracteristicilor remorcherelor/împingătoarelor cât și a unităților remorcate sau împinse, Administrația poate acorda derogări de la prevederile mai sus menționate. Aceste derogări vor fi imediat comunicate de Administrație și Căpităniilor de Port din zona de jurisdicție unde urmează a se efectua aceste transporturi.

Articolul 6.02
Obligaţiile remorcherului/împingătorului faţă de navele din convoi

Atunci când un convoi este ancorat sau acostat într-un punct în sectorul maritim al Dunării de Jos, remorcherul/împingătorul nu-l poate părăsi înainte de a se asigura că navele din convoiul său, ancorate sau acostate, nu împiedică navigaţia.

Articolul 6.03
Accesul convoaielor în bara Sulina

1. Intrarea din mare în Canalul Sulina este permisă remorcherelor având la remorcă cel mult două unităţi şi cu lungimea remorcii de maxim 100 m, după care se vor conforma prevederilor „Regulamentului de navigaţie pe Dunăre”.

2. Ieşirea din Canalul Sulina în mare, este permisă remorcherelor având la remorcă maxim două unităţi şi cu lungimea remorcii de maxim 50 m.

3. Accesul convoaielor la bara Sulina va fi permis numai cu aprobarea Administraţiei şi în condiţiile stabilite de către aceasta.

Articolul 6.04
Remorcaje speciale

Pentru obţinerea autorizaţiei de efectuare a remorcajelor speciale pe sectorul maritim al Dunării de Jos, conducătorii convoiului trebuie să depună la Administraţie schiţa convoiului cu toate caracteristicile (lungimea şi lăţimea convoiului, lungimea remorcii, puterea remorcherului din prova şi din pupa convoiului).

CAPITOLUL 7

MATERIALE PLUTITOARE

Articolul 7.01
Construcţie, dimensiuni

1. Materialele plutitoare alcătuite din mai multe elemente componente trebuie să fie asamblate rigid, iar operaţiunea de îmbinare şi desfacere a lor în sectorul maritim al Dunării de Jos, nu trebuie să stânjenească sau să devină o piedică pentru navigaţie.

2. Lăţimea materialelor plutitoare, remorcate pe Canalul Sulina, nu poate depăşi 16 m, iar lungimea lor nu poate depăşi 40 m.

3. Materialele plutitoare care depăşesc dimensiunile prevăzute la paragraful 2 de mai sus nu pot naviga pe Canalul Sulina, fără autorizaţia prealabilă a Administraţiei.

CAPITOLUL 8

TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE

Articolul 8.01
Declararea mărfurilor periculoase transportate

Conducătorii navelor şi convoaielor cărora li se aplică prevederile A.D.N. şi nu au pilot la bord, sunt obligaţi să aducă la cunoştinţă prin radiotelefon Administraţiei şi Căpităniei Portului la intrarea în sectorul maritim al Dunării de Jos (Km 175 şi Mm 44), prin apelare în canalul 16 VHF şi comunicare în canalul 71 VHF, datele prevăzute la art. 8.02 din Partea – I „ Regulamentul de navigaţie pe Dunăre”.

Articolul 8.02
Loc de ancorare pentru navele cu mărfuri periculoase. Autorizaţii

1. Navele care transportă mărfuri periculoase şi sosesc din mare pentru amonte, dar nu au timpul necesar pentru a tranzita Canalul Sulina pe timp de zi, vor ancora în rada maritimă.

2. Navele care transportă mărfuri periculoase şi navighează în aval, şi nu au timpul necesar de a tranzita Canalul Sulina pe timp de zi, vor ancora în zona cuprinsă de la Mm 34 ½ la Mm 35 mal drept.

CAPITOLUL 9

RĂSPUNDERI ÎN CAZ DE PREJUDICII

Articolul 9.01
Prejudiciile la nave

Administraţia nu răspunde pentru nici un fel de prejudicii aduse navelor în timpul trecerii lor prin sectorul maritim al Dunării de Jos.

Articolul 9.02
Prejudiciile la calea navigabilă

1. Avariile produse digurilor, pereurilor, cheiurilor, epiurilor, semnalizării plutitoare/costiere cât şi blocarile şenalului sau poluăriile produse de către navele şi convoaiele care navighează în sectorul maritim al Dunării de Jos, se consideră prejudicii aduse Administraţiei şi toate pagubele rezultate din acestea sunt suportate de nava/convoiul care le-a cauzat.

2. Navele şi convoaiele ieşite în mare, sunt obligate să ancoreze în rada Sulina pentru cercetări dacă au produs avarii la trecerea prin sectorul maritim al Dunării de Jos.

CAPITOLUL 10

PREVENIREA POLUĂRII APELOR ŞI ELIMINAREA DEŞEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR

Articolul 10.01
Informarea asupra producerii unei poluări

1. În cazul producerii unei poluări accidentale, conducătorii navelor şi convoaielor respective, vor informa prin orice mijloc existent la bord despre aceasta căpitănia de port cea mai apropiată şi Administraţia.

Informarea va conţine în mod obligatoriu următoarele:

a) tipul, numele şi pavilionul navei care face comunicarea;

b) numele conducătorului navei/convoiului;

c) condiţiile hidrometeorologice la locul şi momentul producerii poluării (vizibilitate, forţa şi direcţia vântului, viteza curentului);

d) mărimea suprafeţei poluate (întindere mare/mică, pată);

e) grosimea stratului poluant;

f) caracteristici privind natura/starea poluantului (toxic, otrăvitor, inflamabil, exploziv/solid, lichid, gazos);

g) măsurile care au fost luate pentru combaterea efectelor poluării.

Conducătorul navei/convoiului poate completa fiecare comunicare cu orice alte informaţii referitoare la poluare.

2. Conducătorii navelor/convoaielor care în timpul navigaţiei pe sectorul maritim al Dunării de Jos observă unele fenomene de poluare a apei, vor informa căpitănia de port cea mai apropiată şi Administraţia despre aceasta, şi pe cât posibil va comunica datele specificate la paragraful 1 de mai sus.

Articolul 10.02
Jurnale de înregistrare şi evidenţă hidrocarburi şi deşeuri

1. Navele maritime şi fluvio-maritime vor avea la bord documentele şi registrele prevăzute de Convenţia MARPOL 73/78 cu amendamentele ulterioare, după cum urmează:

- Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor;
- Jurnalul de înregistrare a operaţiunilor de descărcare a gunoiului.

2. Fiecare înscris din jurnalele menţionate mai sus, trebuie să poarte data şi semnătura persoanei responsabile cu astfel de operaţiuni. Fiecare pagină completată va fi semnată de conducătorul navei.

3. Înscrisurile în jurnalele sus menţionate se fac în limba oficială a statului sub pavilionul căruia navighează nava şi în limba engleză.

4. Căpităniile de port şi Administraţia au dreptul de a verifica exactitatea înscrisurilor făcute în jurnalele sus menţionate şi a lua copii după acestea.

CAPITOLUL 11

DIVERSE

Articolul 11.01
Cazuri speciale

1. În cazuri speciale ce se stabilesc de către Administraţie, navele vor putea naviga cu alte formaţii de convoaie, cu condiţia expresă de a nu periclita în nici un fel siguranţa navigaţiei unităţilor proprii sau a celorlalte nave.

2. În perioada când Administraţia a închis navigaţia pe canalul Sulina în condiţiile art. 3.1.04, art. 3.1.05, art. 4.01 şi art. 4.03 navele sale vor putea naviga pe răspunderea sa, în interesul îndepărtării cauzelor care au determinat închiderea navigaţiei sau pentru luarea altor măsuri corespunzătoare situaţiei.

PARTEA a – III- a

REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE PE SECTORUL ROMÂNESC AL DUNĂRII FLUVIALE

Prezentele reguli speciale de navigaţie se aplică pe sectorul românesc al Dunării cuprins între Km 175 (Brăila) şi Km 1075 (gura Nerei) şi completează „Regulamentul de navigaţie pe Dunăre ” din Partea - I

A– REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE LA TRECEREA PE SUB PODUL GIURGENI – VADU OII Km 237+800

Articolul 1
Navigaţia pe sub pod. Gabarite de navigaţie

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

- din amonte spre aval prin deschiderea centrală;
- din aval spre amonte prin deschiderea de la malul stâng, respectându-se cu stricteţe semnalizarea podului şi a şenalului navigabil în zonă.

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

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

2. Gabaritele şenalului navigabil sunt:

a) prin deschiderea centrală a podului:

- lăţimea de 120 m;
- înălţimea liberă de trecere: 24,14 m faţă de cota „0” miră Hârşova;

b) prin deschiderea de la malul stâng a podului:

- lăţimea de 100 m;
- înălţimea liberă de trecere: 21,64 m faţă de cota „0” miră Hârşova;

Articolul 2
Dimensiunile maxime ale convoaielor

1. Convoaiele remorcate sau împinse care navighează atât în amonte cât şi în aval, pot fi formate din cel mult 3 dane a 3 unităţi în dană, cu dimensiuni de cel mult 300 m lungime şi 35 m lăţime.

2. La marş în aval, convoaiele pot naviga şi în formaţie de două dane a câte patru unităţi în dană, cu dimensiuni de cel mult 220 m lungime şi 46 m lăţime.

Articolul 3
Exigenţele tehnico – nautice ale convoaielor

1. Convoaie remorcate:

- la trecerea pe sub pod remorcherele trebuie să-şi reducă remorca la cel mult 45 m pentru navigaţia în amonte şi cel mult la 30 m pentru navigaţia în aval, iar legăturile între dane să fie de cel mult 15 m.

2. Convoaie împinse:

- trebuie să aibă o bună manevrabilitate la marş înainte, înapoi şi lateral;
- pe drum înainte, puterea împingătorului trebuie să asigure ţinerea la cap a convoiului şi la nevoie să poată modifica repede poziţia convoiului pe drumul de urmat;
- pe drum înapoi, convoiul trebuie să aibă manevrabilitate sigură pentru a putea lua direcţia voită şi a se menţine pe drum până la oprire;
- împingătorul trebuie să aibă puterea de a asigura deplasarea laterală a convoiului la trecerea pe sub pod, atunci când există pericolul de coliziune cu pilele podului.

Puterea remorcherelor sau împingătoarelor trebuie să asigure o viteză minimă de siguranţă a convoiului de cel puţin 12 km/h în apă liniştită şi menţinerea convoiului pe şenalul balizat la trecerea pe sub pod.

Articolul 4
Locuri de oprire şi condiţii de manevră

1. În situaţia în care remorcherele sau împingătoarele nu asigură condiţiile stabilite mai sus, convoaiele se vor opri amonte în zona Km 240 sau la Hârşova în zona Km 252, iar aval în zona Km 236 în funcţie de puterea şi capacitatea de manevrabilitate a navei autopropulsate, pentru a naviga în siguranţă la trecerea pe sub podul Giurgeni-Vadu Oii.

2. În locurile de oprire amonte, rondoul de 180^0 nu trebuie să depăşească o suprafaţă cu lăţime de 1,5 x lungimea convoiului, iar în sensul curentului apei cu lăţime de 3,5 x lungimea convoiului. Pentru respectarea exigenţelor la oprire prin rondou, convoaiele vor avea dimensiunile formaţiei astfel încât să se încadreze în gabaritele şenalului navigabil la locurile stabilite.

3. În cazul opririi pe direcţia de marş, distanţa parcursă până la oprirea completă nu trebuie să depăşească:

- în marş amonte 200 m sau cel mult o lungime de convoi;
- în marş aval 600 m sau cel mult 3 lungimi de convoi.

4. Puterea remorchcerelor sau împingătoarelor, trebuie să asigure menţinerea convoiului pe şenalul balizat la trecerea pe sub pod.

Comandanţii de convoaie îşi vor organiza formaţiile în limitele dimensiunilor maxime admise, în funcţie de puterea remorcherului sau împingătorului, astfel încât convoaiele să nu depăşească 6 tone marfă/CP şi respectiv 8 tone capacitate/CP.

B. REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE LA TRECEREA PE SUB PODURILE DE LA CERNAVODĂ km 300 şi 300 + 070

Articolul 1
Navigaţia pe sub poduri

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

Este interzisă încrucişarea, depăşirea şi navigaţia la aceeaşi înălţime între km 299 +100 şi km 301+900.

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

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

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

2. Gabaritul şenalului navigabil prin deschiderea centrală a podurilor este:

- lăţimea maximă: 150 m;

- înălţimea liberă de trecere: 31,03 m faţă de „0” miră Cernavodă.

Articolul 2
Dimensiunile maxime ale convoaielor

1. Pentru nivelul de apă situat peste cota + 150 cm Cernavodă:

- convoaiele remorcate sau împinse care navigă spre amonte vor fi formate din trei dane a trei unităţi în dană, cu dimensiunile maxime de 300 m lungime şi 35 m lăţime;

- la marş în aval, convoaiele pot naviga şi în formaţii de două dane a patru unităţi în dană, cu dimensiunile maxime de 220 m lungime şi 46 m lăţime.

2. Pentru nivelurile situate între cota + 150 cm şi ± 0,00 cm Cernavodă:

- convoaiele, atât pentru navigaţia în amonte cât şi pentru navigaţia în aval, vor avea în formaţii şase unităţi, câte trei unităţi în două dane. Lungimea convoiului va fi de maxim 220 m, iar lăţimea de maxim 33 m.

3. Pentru nivelurile situate sub cota ± 0,00 cm Cernavodă:

- convoaiele, atât pentru navigaţia în amonte cât şi pentru navigaţia în aval, vor avea în formaţii patru unităţi, câte două unităţi în două dane. Lungimea convoiului va fi de maxim 220 m, iar lăţimea de 23 m.

Articolul 3
Exigenţele tehnico – nautice ale convoaielor

1. Convoaie remorcate:

- la trecerea pe sub pod, remorcherele trebuie să-şi reducă remorca la cel mult 45 m, pentru navigaţia în amonte şi la cel mult 25 m, pentru navigaţia în aval, iar legăturile între dane să fie de cel mult 15 m.

2. Convoaie împinse:

- trebuie să aibă o bună manevrabilitate la marş înainte, înapoi şi lateral;

- pe drum înainte puterea împingătorului trebuie să asigure ţinerea la cap a convoiului pe drumul de urmat;

- pe drum înapoi convoiul trebuie să aibă manevrabilitate sigură pentru a putea lua direcţia voită şi a se menţine pe drum până la oprire;

- împingătorul trebuie să aibă capacitatea de a asigura deplasarea laterală a convoiului la trecerea pe sub pod atunci când există pericolul de coliziune cu pilele podurilor.

Puterea remorcherelor sau împingătoarelor trebuie să asigure o viteză minimă de siguranţă a convoiului de cel puţin 12 km/h în apă liniştită şi menţinere a convoiului pe şenalul balizat la trecerea pe sub pod.

Articolul 4
Locuri de oprire şi condiţii de manevră

1. Conducătorii de convoaie îşi pot organiza formaţiile cu un număr mai mic sau mai mare de unităţi în limitele dimensiunilor maxime admise, în funcţie de puterea remorcherului sau împingătorului astfel încât convoaiele să nu depăşească 6 tone marfă/CP şi respectiv 8 tone capacitate/CP.

2. În situaţiile în care remorcherele sau împingătoarele nu asigură condiţiile stabilite mai sus, convoaiele se vor opri în vederea modificării formaţiilor, pentru a naviga în siguranţă la trecerea pe sub poduri.

Locurile de oprire sunt următoarele:

- pe Dunăre în aval de km 296 şi respectiv amonte la km 303.

Pentru respectarea exigenţelor la oprire prin rondou convoaiele vor avea dimensiunile formaţiei astfel încât să se încadreze în gabaritele şenalului navigabil la locurile stabilite.

C. REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE LA TRECEREA PE SUB PODURILE DE LA FETEŞTI Km 42 + 220 şi Km 42 + 300 BRAŢ BORCEA

Articolul 1
Navigaţia pe sub poduri. Gabarite de navigaţie

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

- din aval spre amonte prin deschiderea centrală;

- din amonte spre aval prin deschiderea de la malul stâng respectându-se cu stricteţe semnalizarea podurilor şi balizarea şenalului navigabil din zonă.

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

2. Gabaritele şenalelor navigabile sunt:

a) prin deschiderile de la malul stâng:

- lăţimea maximă: 100 m;

- înălţimea de liberă trecere: 17,59 m faţă de cota „0” miră Călăraşi.

b) prin deschiderile centrale:

- lăţimea maximă: 100 m;

- înălţimea de liberă trecere: 18,04 m faţă de cota „0” miră Călăraşi.

Articolul 2
Dimensiunile maxime ale convoaielor

1. Pentru navigaţia la nivelurile de apă situate peste cota + 150 cm Cernavodă:

- convoaiele remorcate sau împinse care navigă spre amonte vor fi formate din două dane a câte trei unităţi în dană, cu dimensiunile maxime de 220 m lungime şi 33 m lăţime;

- la marş aval, convoaiele pot naviga şi în formaţii de o singură dană, cu patru unităţi având dimensiunile maxime de 140 m lungime şi 40 m lăţime;

2. Pentru nivelurile de apă la cota +150 cm sau mai mici Cernavodă:

- convoaiele remorcate sau împinse care navigă spre amonte vor fi formate din două dane a câte trei unităţi în dană, cu dimensiunile maxime de 205 m lungime şi 33 m lăţime;

- la marş în aval, convoaiele formate din două dane a câte trei unităţi vor avea dimensiunile maxime de 190 m lungime şi 33 m lăţime. Pot naviga aval şi formaţii de o singură dană cu patru unităţi având dimensiunile maxime de 125 m lungime şi 40 m lăţime.

Articolul 3
Exigenţe tehnico – nautice ale convoaielor

1. Convoaie remorcate:

- la trecerea pe sub pod, remorcherele trebuie să-şi reducă remorca la cel mult 45 m pentru navigaţia în amonte şi la cel mult 25 m pentru navigaţia în aval, iar legăturile între dane să fie de cel mult 15 m.

2. Convoaie împinse:

- trebuie să aibă o bună manevrabilitate la marş înainte, înapoi şi lateral;
- pe drum înainte puterea împingătorului trebuie să asigure ţinerea la cap a convoiului şi la nevoie să poată modifica repede poziţia convoiului pe drumul de urmat;
- pe drum înapoi, convoiul trebuie să aibă manevrabilitate sigură de a putea lua direcţia dorită şi de a se menţine pe drum până la oprire;
- împingătorul trebuie să aibă capacitatea de a asigura deplasarea laterală a convoiului la trecerea pe sub pod, atunci când există pericolul de coliziune cu pilele podului.

Puterea remorcherelor sau împingătoarelor trebuie să asigure viteză minimă de siguranţă a convoiului de cel puţin 12 km/h în apă liniştită şi menţinerea convoiului pe şenalul balizat la trecerea pe sub pod.

Articolul 4
Locuri de oprire şi condiţii de manevră

1. Conducătorii de convoaie îşi pot organiza formaţiile cu un număr mai mic sau mai mare de unităţi, în limitele dimensiunilor maxime admise, în funcţie de puterea remorcherului sau împingătorului, astfel încât convoaiele să nu depăşească 6 tone marfă/CP şi respectiv 8 tone capacitate/CP.

2. În situaţiile în care remorcherele sau împingătoarele nu asigură condiţiile stabilite mai sus, convoaiele se vor opri în vederea modificării formaţiilor, pentru a naviga în siguranţă la trecerea pe sub poduri.

3. Locurile de oprire sunt următoarele:

- pe braţul Borcea, în aval de km 40 + 800 şi respectiv în amonte de km 44.

4. Pentru respectarea exigenţelor de oprire prin rondou, convoaiele vor avea dimensiunile formaţiei astfel încât să se încadreze în gabaritele şenalului navigabil la locurile stabilite.

D. REGULI SPECIALE DE NAVIGAŢIE LA TRECEREA PE SUB PODUL GIURGIU – RUSE Km 488 + 700

Articolul 1
Navigaţia pe sub pod

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

2. Trecerea navelor şi convoaielor pe sub pod se va face numai prin deschiderea laterală imediat vecină deschiderii centrale şi situate în dreapta ei, după sensul de trecere al navelor.

3. În perioada apelor mari, precum şi în restul perioadei de navigaţie, pentru navele a căror înălţime de la linia de plutire la cel mai înalt punct fix nedemontabil nu permite trecerea pe sub pod prin deschiderile laterale, navigaţia se va face prin deschiderea centrală cu travee mobilă.

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

5. Navele care trebuie să treacă prin deschiderea centrală, vor opri în aşteptarea ridicării traveei mobile la cel puţin 500 m înainte pe pod, pentru navele care vin din aval şi cel puţin 1000 m înainte de pod, pentru navele care vin din amonte, în zonele marcate pe ambele maluri cu semnale care indică permiterea ancorării.

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

Articolul 2
Gabaritele de navigaţie

1. Lăţimea şenalului navigabil prin deschiderile laterale este de 120 m.

2. Înălţimea liberă pe sub pod, prin deschiderile laterale este de 20,14 m pasa de trecere aval-amonte şi 20,20 m pasa de trecere amonte-aval faţă de cota „0” miră Giurgiu sau de 20,96 m pasa de trecere amonte-aval şi 20,90 m pasa de trecere aval-amonte faţă de cota „0” miră Ruse.

3. Lăţimea şenalului navigabil prin deschiderea centrală este de 60 m

4. Înălţimea liberă pe sub pod prin deschiderea centrală cu traveea în poziţie ridicată este de 27,54 m faţă de cota „0”miră Giurgiu şi 28,30 m faţă de cota „0” miră Ruse.

Articolul 3
Ridicarea traveei mobile

1. Pentru a obţine ridicarea traveei mobile, navele care nu au gabarite de liberă trecere prin deschiderile laterale navigabile, vor prezenta cu cel puţin 5 ore înainte de ora pentru care solicită trecerea, o cerere de trecere prin deschiderea centrală.

2. Cererea se va face în scris. Ea va fi semnată de conducătorul navei sau de agentul societăţii de navigaţie căreia îi aparţine nava şi se va depune astfel:

- la una din căpităniile de port Turnu Măgurele sau Giurgiu, respectiv Nicopole sau Ruse, pentru navele care navighează din amonte spre aval;
- la Căpităniile de port Olteniţa sau Tutracan, pentru navele care navighează din aval spre amonte.

3. În cazul în care cererea a fost făcută prin Căpitănia portului Giurgiu sau Ruse, aceasta va fi transmisă prin telefonogramă staţiei Giurgiu Nord, care va stabili ora de ridicare a traveei mobile, cât mai aproape de ora solicitată prin cererea navei şi în orice caz nu mai devreme de ora propusă de navă.

În cazul când cererea s-a făcut prin Căpitănia de port Turnu Măgurele sau Olteniţa, respectiv Nicopole sau Tutracan, căpitănia de port respectivă va transmite telegrafic sau prin telefonogramă, Căpităniei de port Giurgiu respectiv Ruse, care vor anunţa la rândul lor staţia Giurgiu Nord.

4. Nava care aşteaptă trecerea prin deschiderea centrală, trebuie să fie gata a efectua trecerea la ora arătată de ea în cererea depusă.

În momentul când traveea mobilă s-a ridicat, semnalizarea automată pentru trecerea navelor prin deschiderea centrală a podului, indică libera trecere şi numai atunci nava va putea trecere.

5. Dacă în curs de o oră de la ridicarea traveei mobile, nava care a solicitat ridicarea nu a trecut, traveea mobilă poate fi coborâtă în poziţia sa normală.

6. Dacă nava care a solicitat ridicarea traveei mobile, nu a putut trecerea la ora solicitată va lua legătura cu Căpitănia portului Giurgiu sau Ruse pentru fixarea altei ore de trecerea navei.

7. Căpităniile de port Giurgiu şi Ruse, prin avizele către navigatori, vor stabili în amănunt regulile de navigaţie pentru trecerea navelor prin deschiderea centrală conform legilor şi regulamentelor de navigaţie în vigoare.

Articolul 4
Semnalizarea pentru navigaţie

1. Semnalizarea pentru navigaţie, atât în zona podului cât şi pentru pod, prin deschiderile navigabile, este în conformitate cu Regulamentul de navigaţie pe Dunăre.

2. Deschiderile laterale sunt semnalizate pentru navigaţia curentă de zi şi de noapte.

3. Deschiderea centrală, în afară de perioada când traveea mobilă este ridicată, este semnalizată pe timp de zi şi de noapte cu semnale şi lumini de interzicere a navigaţiei.

Articolul 5
Reglementarea navigaţiei

1. Reglementarea navigaţiei în zona podului şi pe sub pod, se va face în conformitate cu prevederile Regulamentului de navigaţie pe Dunăre.

2. Conducătorii navelor şi convoaielor care trec pe sub pod, sunt obligaţi a lua cunoştinţă în prealabil de „Avizele către navigatori" privind condiţiile de navigaţie pe sub pod.

Aceste avize către navigatori se găsesc la toate Căpităniile de port de pe sectorul românesc şi respectiv bulgar al Dunării.

3. Orice nerespectare a dispoziţiilor şi regulilor de navigaţie, care va avea ca urmare producerea vreunei avarii la pod sau la instalaţiile sale aferente, va atrage după sine, în afară de sancţiunile prevăzute şi plata despăgubirii pentru acoperirea pagubelor aduse podului şi instalaţiilor.

Articolul 6
Dimensiunile maxime ale convoaielor

1. Convoaiele remorcate sau împinse care navighează atât în amonte cât şi în aval, pot fi formate din cel mult trei dane a câte trei unităţi în dană, cu dimensiuni de cel mult 300 m lungime şi 35 m lăţime.

2. La marş în aval, convoaiele pot naviga şi în formaţie de 2 dane a câte 4 unităţi în dană, cu dimensiuni de cel mult 220 m lungime şi 46 m lăţime.

Articolul 7
Exigenţele tehnico – nautice ale convoaielor

1. Convoaie remorcate:

- la trecerea pe sub pod remorcherele trebuie să-şi reducă remorca la cel mult 45 m pentru navigaţia în amonte şi cel mult 30 m pentru navigaţia în aval, iar legăturile între dane să fie de cel mult 15 m.

2. Convoaie împinse:

- trebuie să aibă o bună manevrabilitate la marş înainte, înapoi şi lateral;
- pe drum înainte, puterea împingătorului trebuie să asigure ţinerea la cap a convoiului şi la nevoie să poată modifica repede poziţia convoiului pe drumul de urmat;
- pe drum înapoi, convoiul trebuie să aibă o manevrabilitate sigură pentru a putea lua direcţia voită şi a se menţine pe drum până la oprire;
- împingătorul trebuie să aibă puterea de a asigura deplasarea laterală a convoiului la trecerea pe sub pod, atunci când există pericolul de coliziune cu pilele podului.

Puterea remorcherelor sau împingătoarelor trebuie să asigure o viteză minimă de siguranţă a convoiului de cel puţin 12 km/h în apă liniştită şi menţinerea convoiului pe şenalul balizat la trecerea pe sub pod.

Articolul 8
Locuri de oprire şi condiţii de manevră

1. În situaţia în care remorcherele sau împingătoarele nu asigură condiţiile stabilite mai sus, convoaiele se vor opri în vederea modificării formaţiilor, amonte şi aval de pod, în zona semnalizată care permite ancorarea, pentru a naviga în siguranţă la trecerea pe sub podul Giurgiu – Ruse.

Pentru respectarea exigenţelor de oprire prin rondou, convoaiele vor avea dimensiunile formaţiei astfel încât să se încadreze în gabaritele şenalului navigabil la locurile stabilite.

2. În cazul opririi pe direcţia de marş, distanţa parcursă până la oprirea completă nu trebuie să depăşească:

- în marş amonte 200 m sau cel mult o lungime de convoi;

- în marş aval 600 m sau cel mult 3 lungimi de convoi.

academy

seanergya

scoala de navigatie

“A CALM SEA NEVER MADE A SKILLFUL SAILOR”

www.scoaladenavigatie.ro

seanergya@gmail.com

Oana - 0742104739

Cosmin - 0744441322