

**ROMÂNIA**  
**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**DIRECȚIA NAVALĂ**

---

---

**REGULAMENT DE NAVIGAȚIE PE DUNĂRE**  
**ÎN SECTORUL ROMÂNESCU**

**PARTEA - I**  
**REGULAMENT DE NAVIGAȚIE PE DUNĂRE**

**PARTEA a-II-a**  
**REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE PE SECTORUL DUNĂRII**  
**CUPRINS ÎNTRE RADA SULINA ȘI PORTUL BRĂILA (Km 175)**

**PARTEA a-III-a**  
**REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE PE**  
**SECTORUL ROMÂNESCU AL DUNĂRII FLUVIALE**

**2013**

---

---

**AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ**  
**ADMINISTRAȚIA FLUVIALĂ A DUNĂRII DE JOS**

# CUPRINS

## PARTEA – I

### REGULAMENT DE NAVIGAȚIE PE DUNĂRE

#### CAPITOLUL 1. PREVEDERI GENERALE

<b>Articolul 1.01</b>	Semnificația unor termeni .....	9
<b>Articolul 1.02</b>	Conducător .....	12
<b>Articolul 1.03</b>	Îndatoririle echipajului și ale altor persoane aflate la bord .....	13
<b>Articolul 1.04</b>	Îndatoriri generale de vigilență .....	13
<b>Articolul 1.05</b>	Comportarea în împrejurări deosebite .....	14
<b>Articolul 1.06</b>	Folosirea căii navigabile .....	14
<b>Articolul 1.07</b>	Încărcare maximă; număr maxim de pasageri și câmp vizual .....	14
<b>Articolul 1.08</b>	Construcția, echiparea și echipajul navelor .....	14
<b>Articolul 1.09</b>	Tinerea cârmei .....	15
<b>Articolul 1.10</b>	Documentele de bord și alte documente .....	15
<b>Articolul 1.11</b>	Prezența Regulamentelor și Ghidurilor de navigație la bordul navei .....	16
<b>Articolul 1.12</b>	Obiecte periculoase aflate la bord; pierdere de obiecte; obstacole .....	16
<b>Articolul 1.13</b>	Protejarea semnalelor căii navigabile .....	17
<b>Articolul 1.14</b>	Deteriorări cauzate lucrărilor de artă .....	17
<b>Articolul 1.15</b>	Interzicerea deversării în calea navigabilă .....	17
<b>Articolul 1.16</b>	Salvare și asistență .....	17
<b>Articolul 1.17</b>	Nave eşuate sau scufundate .....	17
<b>Articolul 1.18</b>	Obligația de a degaja senalul .....	18
<b>Articolul 1.19</b>	Ordine speciale .....	18
<b>Articolul 1.20</b>	Control .....	18
<b>Articolul 1.21</b>	Transporturi speciale .....	18
<b>Articolul 1.22</b>	Dispoziții cu caracter temporar .....	19
<b>Articolul 1.23</b>	Desfășurarea manifestațiilor sportive și altele .....	19
<b>Articolul 1.24</b>	Adăpostirea și iernarea navelor .....	19
<b>Articolul 1.25</b>	Domeniul de aplicare a prezentului Regulament .....	19

#### CAPITOLUL 2. MĂRCI ȘI SCĂRI DE PESCAJ ALE NAVELOR. DETERMINAREA CAPACITĂȚII NAVELOR

<b>Articolul 2.01</b>	Mărci de identificare a navelor, cu excepția ambarcațiunilor mici .....	20
<b>Articolul 2.02</b>	Mărci de identificare ale ambarcațiunilor mici .....	21
<b>Articolul 2.03</b>	Determinarea capacitatei navelor .....	21
<b>Articolul 2.04</b>	Mărci de încărcare și scări de pescaj .....	21
<b>Articolul 2.05</b>	Mărci de identificare a ancorelor .....	21

#### CAPITOLUL 3. SEMNALIZAREA VIZUALĂ A NAVELOR

##### I. – GENERALITATI

<b>Articolul 3.01</b>	Aplicare și definiții .....	22
<b>Articolul 3.02</b>	Lumini .....	22
<b>Articolul 3.03</b>	Panouri, pavilioane și fanioane .....	22

<b>Articolul 3.04</b>	Cilindri, baloane, conuri și biconuri.....	23
<b>Articolul 3.05</b>	Lumini și semnale interzise.....	23
<b>Articolul 3.06</b>	Lumini de rezervă.....	23
<b>Articolul 3.07</b>	Interzicerea folosirii luminilor, proiectoarelor, panourilor, pavilioanelor etc..	23
 <b>II. - SEMNALIZAREA DE NOAPTE ȘI DE ZI</b>		
<b>II. A – SEMNALIZAREA ÎN MARŞ</b>		
<b>Articolul 3.08</b>	Semnalizarea navelor autopropulsate izolate în mars.....	24
<b>Articolul 3.09</b>	Semnalizarea convoaielor remorcate în mars.....	24
<b>Articolul 3.10</b>	Semnalizarea convoaielor împinse în mars.....	26
<b>Articolul 3.11</b>	Semnalizarea formațiilor în cuplu aflate în mars.....	27
<b>Articolul 3.12</b>	Semnalizarea navelor cu vele aflate în mars.....	28
<b>Articolul 3.13</b>	Semnalizarea ambarcațiunilor mici aflate în mars.....	28
<b>Articolul 3.14</b>	Semnalizarea suplimentară a navelor în mars care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase.....	30
<b>Articolul 3.15</b>	Semnalizarea navelor autorizate să transporte mai mult de 12 pasageri și a căror lungime a corpului navei este mai mică de 20 m.....	31
<b>Articolul 3.16</b>	Semnalizarea bacurilor în mars.....	31
<b>Articolul 3.17</b>	Semnalizarea suplimentară a navelor care beneficiază de prioritate de trecere.....	32
<b>Articolul 3.18</b>	Semnalizarea suplimentară a navelor incapabile să manevreze.....	32
<b>Articolul 3.19</b>	Semnalizarea în mars a materialelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare.....	32
 <b>II. B - SEMNALIZAREA ÎN STAȚIONARE</b>		
<b>Articolul 3.20</b>	Semnalizarea navelor în staționare.....	33
<b>Articolul 3.21</b>	Semnalizarea suplimentară a navelor în staționare care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase.....	34
<b>Articolul 3.22</b>	Semnalizarea bacurilor în staționare la debracaderul lor.....	34
<b>Articolul 3.23</b>	Semnalizarea materialelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare în staționare.....	34
<b>Articolul 3.24</b>	Semnalizarea plaselor sau a altor unelte de pescuit aparținând navelor de pescuit în staționare.....	34
<b>Articolul 3.25</b>	Semnalizarea aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate.....	35
<b>Articolul 3.26</b>	Semnalizarea ancorelor care pot constitui un pericol pentru navigație.....	36
 <b>III. - SEMNALIZĂRI SPECIALE</b>		
<b>Articolul 3.27</b>	Semnalizarea navelor de supraveghere fluvială, a navelor de stins incendii și a navelor de salvare.....	37
<b>Articolul 3.28</b>	Semnalizarea suplimentară a anavelor în mars care efectuează lucrări în calea navigabilă.....	37
<b>Articolul 3.29</b>	Semnalizarea suplimentară în vederea protejării împotriva valurilor.....	37
<b>Articolul 3.30</b>	Semnale de pericol.....	38
<b>Articolul 3.31</b>	Interzicerea accesului la bord.....	38
<b>Articolul 3.32</b>	Interzicerea fumatului sau a folosirii luminilor sau lămpilor neprotejate.....	38
<b>Articolul 3.33</b>	Interzicerea staționării laterale .....	39
<b>Articolul 3.34</b>	Semnalizarea suplimentară a navelor cu capacitate de manevră redusă.....	39
<b>Articolul 3.35</b>	Semnalizarea suplimentară a navelor care pescuiesc.....	40
<b>Articolul 3.36</b>	Semnalizarea suplimentară a navelor utilizate pentru practicarea plonjării subacvatice.....	40

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

## **CAPITOLUL 4 SEMNALIZAREA SONORĂ A NABELOR, RADIOTELEFONIE, APARATE DE NAVIGAȚIE**

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

## **CAPITOLUL 5 SEMNALIZAREA ȘI BALIZAJUL CĂII NAVIGABILE**

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

## **CAPITOLUL 6 REGULI DE NAVIGAȚIE**

### **A. GENERALITĂȚI**

<b>Articolul 6.01</b>	Definiții.....	46
<b>Articolul 6.01<sup>1</sup></b>	Nave rapide.....	46
<b>Articolul 6.02</b>	Ambarcațiuni mici.....	46

### **B. ÎNTÂLNIRI, DRUMURI CARE SE ÎNCRUȘEAZĂ ȘI DEPĂȘIRI**

<b>Articolul 6.03</b>	Principii generale.....	46
<b>Articolul 6.03<sup>1</sup></b>	Drumuri care se încrucișează.....	47
<b>Articolul 6.04</b>	Întâlniri: Reguli normale.....	47
<b>Articolul 6.05</b>	Întâlniri: Derogaři de la regulile normale.....	48
<b>Articolul 6.06</b>	Întâlniri: nave rapide.....	49
<b>Articolul 6.07</b>	Întâlniri în treceri înguste.....	49
<b>Articolul 6.08</b>	Întâlnire interzisă prin semnalele căii navigabile.....	50
<b>Articolul 6.09</b>	Depășiri: Prevederi generale.....	50
<b>Articolul 6.10</b>	Depășirea.....	50
<b>Articolul 6.11</b>	Depășirea interzisă prin semnalele căii navigabile.....	51

### **C. ALTE REGULI DE NAVIGAȚIE**

<b>Articolul 6.12</b>	Navigația pe sectoarele în care drumul de urmat este obligatoriu.....	52
<b>Articolul 6.13</b>	Întoarcerea.....	52
<b>Articolul 6.14</b>	Comportarea la plecare.....	52
<b>Articolul 6.15</b>	Interzicerea de a se angaja în intervalele dintre unitățile unui convoi remorcat.....	53
<b>Articolul 6.16</b>	Porturi și afluenți: intrare și ieșire, ieșirea urmată de traversarea căii navigabile principale.....	53
<b>Articolul 6.17</b>	Navigația la aceeași înălțime a navelor în mars pe același drum și interdicția de apropiere între nave.....	54

<b>Articolul 6.18</b>	Interzicerea de a lăsa să se târască ancore, parâme sau lanțuri.....	54
<b>Articolul 6.19</b>	Navigația în derivă.....	54
<b>Articolul 6.20</b>	Valuri.....	54
<b>Articolul 6.21</b>	Convoaie.....	55
<b>Articolul 6.21<sup>1</sup></b>	Deplasarea barjelor în afara convoaielor.....	55
<b>Articolul 6.22</b>	Întreruperea temporară a navegației.....	56
<b>Articolul 6.22<sup>1</sup></b>	Navigația în dreptul aparatelor plutitoare în lucru, a navelor eșuate sau scufundate și a navelor cu capacitate de manevră redusă.....	56
<b>D. BACURI</b>		
<b>Articolul 6.23</b>	Reguli aplicabile bacurilor.....	56
<b>E. TRECEREA PE SUB PODURI, PRIN BARAJE ȘI ECLUZE</b>		
<b>Articolul 6.24</b>	Trecerea pe sub poduri și prin baraje – Generalități.....	56
<b>Articolul 6.25</b>	Trecerea pe sub poduri fixe.....	57
<b>Articolul 6.26</b>	Trecerea pe sub poduri mobile.....	57
<b>Articolul 6.27</b>	Trecerea prin baraje.....	58
<b>Articolul 6.28</b>	Trecerea prin ecluze.....	58
<b>Articolul 6.28<sup>1</sup></b>	Intrarea și ieșirea din ecluze.....	59
<b>Articolul 6.29</b>	Prioritate de trecere prin ecluze.....	60
<b>F. VIZIBILITATE REDUSĂ; NAVIGAȚIA CU AJUTORUL RADARULUI</b>		
<b>Articolul 6.30</b>	Reguli generale de navigație în condiții de vizibilitate redusă; utilizarea radarului.....	60
<b>Articolul 6.31</b>	Semnale sonore în timpul staționării.....	61
<b>Articolul 6.32</b>	Navigația cu radar.....	61
<b>Articolul 6.33</b>	Prevederi pentru navelle care nu navigă cu ajutorul radarului.....	62
<b>G. REGULI SPECIALE</b>		
<b>Articolul 6.34</b>	Priorități speciale.....	62
<b>Articolul 6.35</b>	Schiul nautic și activități similare.....	63
<b>Articolul 6.36</b>	Activitatea navelor de pescuit.....	63
<b>Articolul 6.37</b>	Comportamentul înotătorilor subacvatici sportivi și acțiunile navelor cu privire la aceștia.....	63
<b>CAPITOLUL 7 REGULI DE STAȚIONARE</b>		
<b>Articolul 7.01</b>	Principii generale de staționare.....	64
<b>Articolul 7.02</b>	Staționare.....	64
<b>Articolul 7.03</b>	Ancorarea.....	65
<b>Articolul 7.04</b>	Legarea.....	65
<b>Articolul 7.05</b>	Locuri de staționare.....	65
<b>Articolul 7.06</b>	Autorizarea staționării pentru anumite categorii de nave.....	66
<b>Articolul 7.07</b>	Staționarea în apropierea navelor, convoaielor împinse și formațiilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase.....	66
<b>Articolul 7.08</b>	Paza și supravegherea.....	66
<b>CAPITOLUL 8 TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE</b>		
<b>Articolul 8.01</b>	Semnalul „păstrați distanța” .....	67

<b>Articolul 8.02</b>	Obligația de notificare.....	68
<b>CAPITOLUL 9</b>		
<b>Fără obiect</b>		
<b>CAPITOLUL 10</b>		
<b>PREVENIREA POLUĂRII APELOR ȘI ELIMINAREA DEȘEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR</b>		
<b>Articolul 10.01</b>	Definiții.....	69
<b>Articolul 10.02</b>	Îndatoriri generale de vigilență.....	71
<b>Articolul 10.03</b>	Interdicția de deversare și aruncare.....	71
<b>Articolul 10.04</b>	Colectarea și tratarea deșeurilor la bord.....	72
<b>Articolul 10.05</b>	Registru de prevenire a poluării mediului înconjurător(carnet de control al uleiurilor uzate), prevederi referitoare la depozitarea deșeurilor în stațiile de colectare.....	72
<b>Articolul 10.06</b>	Vopsirea și curățarea exterioară a navelor.....	73
<b>Anexa nr. 1 - LITERA SAU GRUPUL DE LITERE DISTINCTIVE A NUMELUI ȚĂRII UNDE SE AFLĂ PORTUL DE ATAŞ SAU LOCUL DE ÎNMATRICULARE AL NAVEI.....</b>		74
<b>Anexa nr. 2 - SCĂRI DE PESCAJ ALE NAVELOR DE NAVIGAȚIE INTERIOARĂ.....</b>		75
<b>Anexa nr. 3 - SEMNALIZAREA VIZUALĂ A NAVELOR.....</b>		76
<b>Anexa nr. 4 - LUMINILE ȘI CULORILE LUMINILOR DE SEMNALIZARE ALE NAVELOR.....</b>		101
<b>Anexa nr. 5 - INTENSITATEA ȘI DISTANȚA DE VIZIBILITATE A LUMINILOR NAVELOR.....</b>		102
<b>Anexa nr. 6 - SEMNALE SONORE.....</b>		103
<b>Anexa nr. 7 - SEMNALE CARE SERVESC REGLEMENTĂRII NAVIGAȚIEI PE CALEA NAVIGABILĂ.....</b>		109
<b>Anexa nr. 8 - BALIZAREA CĂII NAVIGABILE.....</b>		123
<b>Anexa nr. 9 - CARNET DE CONTROL AL ULEIURILOR UZATE.....</b>		137
<b>Anexa nr. 10- SPECIFICAȚII TEHNICE GENERALE APLICABILE ECHIPAMENTULUI RADAR.....</b>		141

## **PARTEA a-II-a**

# **REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE PE SECTORUL DUNĂRII CUPRINS ÎNTRE RADA SULINA ȘI PORTUL BRĂILA (Km 175)**

## **CAPITOLUL 1 REGULI GENERALE**

<b>Articolul 1.01</b>	Domeniul de aplicare.....	142
<b>Articolul 1.02</b>	Obligații.....	142
<b>Articolul 1.03</b>	Semnificația unor termeni.....	142
<b>Articolul 1.04</b>	Avize către navigatori.....	143
<b>Articolul 1.05</b>	Obligativitatea pilotării navelor.....	143

## **CAPITOLUL 2 DOCUMENTE ȘI CONDIȚII TEHNICE ALE NAVELOR**

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

## **CAPITOLUL 3 REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE**

<b>Articolul 3.01</b>	Direcția de marș.....	144
<b>Articolul 3.02</b>	Măsuri de siguranță.....	144
<b>Articolul 3.03</b>	Întâlniri.....	144
<b>Articolul 3.04</b>	Obiecte părăsite în fluviu.....	145
<b>Articolul 3.05</b>	Gabaritele navelor.....	145
<b>Articolul 3.06</b>	Distanța ce trebuie respectată de nave și ambarcațiuni mici.....	145
<b>Articolul 3.07</b>	Blocarea senalului.....	146

## **CAPITOLUL 3.1 DISPOZIȚII SPECIALE PE CANALUL SULINA**

<b>Articolul 3.1.01</b>	Nave ce nu pot naviga pe Canalul Sulina.....	146
<b>Articolul 3.1.02</b>	Viteza de navigație pe Canalul Sulina.....	146
<b>Articolul 3.1.03</b>	Navigația la aceeași înălțime, întâlniri, depășiri.....	146
<b>Articolul 3.1.04</b>	Navigația pe timp de noapte.....	147
<b>Articolul 3.1.05</b>	Canalul Sulina închis pentru navigație.....	147

## **CAPITOLUL 3.2 DISPOZIȚII SPECIALE LA GURA CANALULUI SULINA**

<b>Articolul 3.2.01</b>	Intrarea și ieșirea prin gura Canalului Sulina.....	147
<b>Articolul 3.2.02</b>	Alegerea locului de ancoraj în rada Sulina.....	148
<b>Articolul 3.2.03</b>	Ordinea intrării din radă în Canalul Sulina.....	148
<b>Articolul 3.2.04</b>	Obligativitatea asistenței sau remorcării navelor la trecerea prin gura Canalului Sulina.....	148
<b>Articolul 3.2.05</b>	Întâlnirea navelor la gura Canalului Sulina.....	148

## **CAPITOLUL 4 NAVIGAȚIA ÎN CONDIȚII DIFICILE**

<b>Articolul 4.01</b>	Prevederi generale.....	149
-----------------------	-------------------------	-----

<b>Articolul 4.02</b>	Caz special în situație de curent puternic pe Canalul Sulina.....	149
<b>Articolul 4.03</b>	Navigația pe timp de iarnă.....	149
<b>CAPITOLUL 5 PILOTAREA NAVELOR</b>		
<b>Articolul 5.01</b>	Obligativitatea pilotării navelor.....	150
<b>Articolul 5.02</b>	Primirea și debarcarea pilotului la și de la bordul navei.....	150
<b>Articolul 5.03</b>	Locuri de îmbarcare și debarcare a pilotului.....	150
<b>Articolul 5.04</b>	Imposibilitatea îmbarcării și debarcării pilotului în rada Sulina. Bara impracticabilă.....	151
<b>Articolul 5.05</b>	Tratamentul pilotului la bord.....	151
<b>Articolul 5.06</b>	Îndatoririle pilotului.....	151
<b>Articolul 5.07</b>	Îndatoririle conducătorilor navelor pilotate.....	152
<b>Articolul 5.08</b>	Nerespectarea indicațiilor pilotului la bordul navelor.....	153
<b>Articolul 5.09</b>	Măsuri de siguranță la îmbarcarea și debarcarea pilotului.....	153
<b>Articolul 5.10</b>	Solicitarea pilotului, nave pilot.....	154
<b>CAPITOLUL 6 REMORCARE</b>		
<b>Articolul 6.01</b>	Formarea convoaielor.....	154
<b>Articolul 6.02</b>	Obligațiile remorcherului/împingătorului față de navele din convoi.....	154
<b>Articolul 6.03</b>	Accesul convoaielor în bara Sulina.....	154
<b>Articolul 6.04</b>	Remorcaje speciale.....	155
<b>CAPITOLUL 7 MATERIALE PLUTITOARE</b>		
<b>Articolul 7.01</b>	Construcție, dimensiuni.....	155
<b>CAPITOLUL 8 TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE</b>		
<b>Articolul 8.01</b>	Declararea mărfurilor periculoase transportate.....	155
<b>Articolul 8.02</b>	Loc de ancorare pentru navele cu mărfuri periculoase. Autorizații.....	155
<b>CAPITOLUL 9 RĂSPUNDERI ÎN CAZ DE PREJUDICII</b>		
<b>Articolul 9.01</b>	Prejudiciile la nave.....	156
<b>Articolul 9.02</b>	Prejudiciile la calea navigabilă .....	156
<b>CAPITOLUL 10 PREVENIREA POLUĂRII APELOR ȘI ELIMINAREA DEȘEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR</b>		
<b>Articolul 10.01</b>	Informarea asupra producerii unei poluări.....	156
<b>Articolul 10.02</b>	Jurnale de înregistrare și evidență hidrocarburi și deșeuri.....	157

## CAPITOLUL 11 DIVERSE

<b>Articolul 11.01</b>	Cazuri speciale.....	157
------------------------	----------------------	-----

### **PARTEA a-III-a**

#### **REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE PE SECTORUL ROMÂNESC AL DUNĂRII FLUVIALE**

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

<b>Articolul 1</b>	Navigația pe sub pod. Gabarite de navigație.....	158
<b>Articolul 2</b>	Dimensiunile maxime ale convoaielor.....	158
<b>Articolul 3</b>	Exigențele tehnico – nautice ale convoaielor.....	159
<b>Articolul 4</b>	Locuri de oprire și condiții de manevră.....	159

##### **B. – REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE LA TRECEREA PE SUB PODURILE DE LA CERNAVODĂ km 300 și km 300 + 070**

<b>Articolul 1</b>	Navigația pe sub poduri.....	160
<b>Articolul 2</b>	Dimensiunile maxime ale convoaielor.....	160
<b>Articolul 3</b>	Exigențele tehnico – nautice ale convoaielor.....	160
<b>Articolul 4</b>	Locuri de oprire și condiții de manevră.....	161

##### **C. - REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE LA TRECEREA PE SUB PODURILE DE LA FETEȘTI Km 42 + 220 și Km 42 + 300 BRĂT BORCEA**

<b>Articolul 1</b>	Navigația pe sub poduri. Gabarite de navigație.....	161
<b>Articolul 2</b>	Dimensiunile maxime ale convoaielor.....	162
<b>Articolul 3</b>	Exigențele tehnico – nautice ale convoaielor.....	162
<b>Articolul 4</b>	Locuri de oprire și condiții de manevră.....	162

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

<b>Articolul 1</b>	Navigația pe sub pod.....	163
<b>Articolul 2</b>	Gabaritele de navigație.....	163
<b>Articolul 3</b>	Ridicarea traveei mobile.....	164
<b>Articolul 4</b>	Semnalizarea pentru navigație.....	164
<b>Articolul 5</b>	Reglementarea navigației.....	165
<b>Articolul 6</b>	Dimensiunile maxime ale convoaielor.....	165
<b>Articolul 7</b>	Exigențele tehnico – nautice ale convoaielor.....	165
<b>Articolul 8</b>	Locuri de oprire și condiții de manevră.....	166

## **PARTEA – I**

### **REGULAMENT DE NAVIGAȚIE PE DUNĂRE**

*Prezentul Regulament de Navigație pe Dunăre (R.N.D.) are la bază  
Dispozițiile Fundamentale pentru Navigația pe Dunăre (D.F.N.D.)  
adoptate de Comisia Dunării în anul 2010.*

## **CAPITOLUL 1**

### **PREVEDERI GENERALE**

#### **Articolul 1.01 - Semnificația unor termeni**

În înțelesul 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 navigație interioară inclusiv ambarcațiunile mici și bacurile, precum și aparatele plutitoare și 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 construcție plutitoare dotată cu instalații mecanice și destinață 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 și care este clasificată ca bac de autoritățile 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 excepția ambarcațiunilor mici, capabilă să naveze cu o viteză mai mare de 40 km/h în raport cu apă stătătoare.
- 6) termenul „**navă de pasageri**” desemnează o navă construită și 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 și care poate naviga pe căile de navigație interioară;
- 9) termenul „**navă cu vele**” desemnează orice navă ce navigă numai cu vele; nava ce navigă cu vele și utilizează în același timp propriile sale mijloace mecanice de propulsie se consideră navă autopropulsată;

- 10) termenul „**ambarcațiune 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 ambarcațiune mică ce utilizează mijloace mecanice proprii de propulsie, capabilă să transporte una sau mai multe persoane, construită pentru a executa pe apă diverse evoluții sportive, acrobatice sau de divertisment, de exemplu: „waterbob”, „waterscooter”, „jetbike”, „jetski” și alte ambarcațiuni asemănătoare.

#### **b) Convoaie**

- 1) termenul „**convoy**” desemnează un convoi remorcat, împins sau o formăție în cuplu;
- 2) termenul „**convoy remorcat**” desemnează orice grupare compusă din una sau mai multe nave, instalații plutitoare sau materiale plutitoare care sunt remorcate de una sau mai multe nave autopropulsate care fac parte din convoi și sunt numite remorchere;
- 3) termenul „**convoy 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 convoy compus dintr-o navă împingător și dintr-o ambarcațiune împinsă cuplată de manieră să permită o articulație ghidată;
- 4) termenul „**formăție în cuplu**” desemnează un ansamblu compus din nave cuplate bord la bord dar nici una din ele nu este plasată în fața navei autopropulsate care asigură propulsia formăției;

#### **c) Semnale luminoase și sonore**

- 1) termenii: „**lumină albă**”, „**lumină roșie**”, „**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 obișnuită**” desemnează luminile a căror intensitate corespunde prevederilor Anexei nr. 5 la prezentul Regulament;
- 3) termenii „**lumină intermitentă**” și „**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 șase 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 tritonial**” desemnează un semnal sonor constituit din trei sunete de tonalități diferite, fără întrerupere între ele, cu o durată totală de aproximativ 2 secunde. Frecvența sunetelor emise trebuie să fie cuprinsă între 165 Hz și 297 Hz, iar între sunetul cel mai înalt și sunetul cel mai jos trebuie să existe o diferență de cel

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

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

#### d) Alți termeni

- 1) termenul “*instalație plutitoare*” desemnează orice ansamblu de construcții plutitoare care în mod normal nu este destinat pentru a fi deplasat, cum ar fi strandurile, docurile, debarcaderele, hangarele pentru nave;
- 2) termenul „*material plutitor*” desemnează plutele precum și orice construcție, ansamblu sau mijloc apt să naveze, altele decât nave sau instalații plutitoare;
- 3) termenul „*în staționare*” desemnează o navă, un material plutitor sau o instalație plutitoare care este, direct sau indirect, la ancoră sau legată la mal;
- 4) termenul „*în marș*” desemnează situația în care se află o navă, un material plutitor sau o instalație plutitoare care nu este direct sau indirect nici ancorată, nici legată la mal și nici eșuată. Pentru astfel de nave, materiale plutitoare, sau instalații plutitoare în marș, prin termenul “*a se opri*” se înțelege oprirea în raport cu malul;
- 5) termenul „*navă care pescuiește*” desemnează orice navă care pescuiește cu plase, carmace, traul sau cu alte unele de pescuit care îi reduc capacitatea de manevră; acest termen nu se referă la navele care pescuiesc cu ajutorul carmacelor (undițe) lăsate să atârne sau cu alte instrumente de pescuit care nu le reduc capacitatea de manevră;
- 6) termenul „*noapte*” desemnează perioada cuprinsă între apusul și răsăritul soarelui;
- 7) termenul „*zi*” desemnează perioada cuprinsă între răsăritul și apusul soarelui;
- 8) termenul „*starea de oboseală*” desemnează o stare de slăbire a capacităților fizice de gândire și de reacție a organismului uman cauzată de repaus insuficient sau de o îmbolnăvire și care se manifestă prin devieri în raport cu norma de comportament sau de viteză de reacție;
- 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 legislația sau practica națională, sau cu ajutorul unor dispozitive special construite și autorizate în acest scop;
- 10) termenul „*vizibilitate redusă*” desemnează condițiile în care vizibilitatea este redusă ca urmare a ceții, pâclei, viscolului, averselor de ploaie și altor cauze;
- 11) termenul „*viteză de siguranță*” înseamnă o viteză la care o navă sau un convoi poate naviga în deplină siguranță, să efectueze manevre și să se opreasă în limitele de distanță impuse de circumstanțele și de condițiile date;
- 12) termenul „*cale navigabilă*” desemnează toate căile interioare deschise navigației.
- 13) termenul „*șenal*” desemnează un sector al căii navigabile utilizat pentru navigație la un nivel dat și 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 internațional 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 excepția navelor unui convoi împins de către 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 sir, 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 sir) 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 marșului 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; totuși, chiar fără astfel de ordine, ei trebuie să ia toate măsurile cerute de împrejurări pentru buna conducere a navelor pe care le comandă; aceleași prevederi se aplică conducătorilor de nave dintr-o formăție în cuplu care nu sunt conducători ai formăției.

5. Orice instalație plutitoare trebuie să se afle sub autoritatea unei persoane calificate. Această persoană este răspunzătoare de respectarea dispozițiilor prezentului Regulament pe instalația plutitoare.

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

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

- a) persoana însărcinată cu paza și supravegherea în conformitate cu prevederile art.7.08;
- b) operatorul care asigură exploatarea și proprietarul navei sau materialului plutitor.

### **Articolul 1.03 - Îndatoririle echipajului și ale altor persoane aflate la bord**

1. Membrii echipajului trebuie să execute ordinele ce le sunt date de către conducătorul navei în cadrul responsabilității sale. Ei trebuie să contribuie la respectarea prevederilor prezentului Regulament și a altor dispoziții 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 siguranței navigației sau ordinei la bord.

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

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

### **Articolul 1.04 - Îndatoriri generale de vigilență**

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

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

- a) de a pune în pericol viața persoanelor;
- b) de a cauza prejudicii navelor sau materialelor plutitoare, malurilor sau lucrărilor și instalațiilor de orice natură aflate în calea navigabilă sau în imediata apropiere a acesteia;
- c) de a crea piedici navigației;
- d) de a cauza prejudicii pentru membrii echipajului și alte persoane care se află la bordul navelor sau barjelor de care sunt legate, cheiurilor portuare și de acostare cât și mediului.

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

4. Conducătorul și personele aflate la bordul unei ambarcațiuni mici nepunctate 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 imminent, 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, lățimea, pescajul, înălțimea deasupra apei și viteza navelor, convoaielor sau materialelor plutitoare trebuie să fie compatibile cu caracteristicile căii navigabile și 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 proa și în lateral este împiedicată în timpul navegației, 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 mars:
  - a) dacă lățimea navei este mai mică de 9,5 m, iar încărcătura de containere depășește un nivel;
  - b) dacă lățimea navei este de 9,5 m sau mai mare, iar încărcătura de containere depășește două nivele;
  - c) dacă lățimea navei este 11 m sau mai mare, iar încărcătura de containere depășește trei nivele sau mai mult de trei lățimi;
  - d) dacă lățimea navei este 15 m sau mai mare, iar încărcătura de containere depășește 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 – Construcția, echiparea și echipajul navelor**

1. Navele și materialele plutitoare trebuie să fie construite și echipate astfel încât să asigure securitatea persoanelor care se găsesc la bord și siguranța navegației de o manieră care să corespundă prezentului Regulament;
2. Toate navele, exceptând navele din componența unui convoi împins altele decât împingătorul, trebuie să aibă un echipaj suficient de numeros și calificat pentru a asigura securitatea persoanelor care se află la bord și siguranța navegației.  
Totuși, navele nepropulsate ale unei formații în cuplu și unele nave remorcate într-un ansamblu rigid, nu sunt obligate să aibă echipaj atunci când echipajul altor unități ale formației în

cuplu sau ansamblului rigid este suficient de numeros și calificat pentru a asigura securitatea persoanelor care se află la bord și siguranța navegației.

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 - Ținerea cârmei**

1. În timpul navegației, cârma trebuie să fie ținută de cel puțin o persoană calificată care să aibă vârstă de cel puțin 16 ani.

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

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

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

### **Articolul 1.10 - Documente de bord și alte documente**

1. În navigația internațională, la bordul navelor, cu excepția navelor maritime, trebuie să se găsească:

- a) actul de naționalitate și certificatele tehnice;
- b) certificatul de tonaj (numai pentru navele destinate transportului de mărfuri);
- c) certificatul de echipaj minim de siguranță (cu excepția navelor fără echipaj);
- d) jurnalul de bord (numai pentru navele autopropulsante), precum și alte documente referitoare la navigație cerute în baza unor convenții sau acorduri internaționale;
- e) certificatul sau certificatele de conducător de navă și, pentru ceilalți 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 paragraful 1 de mai sus, ambarcațiunile mici nu sunt obligate să aibă documentele menționate la paragrafele 1 b) și 1 d); în plus, pentru ambarcațiunile 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 național de navigație.

3. La bordul materialelor plutitoare trebuie să se găsească un permis național de navigație.

4. Documentele a căror existență la bord este cerută prin prevederile prezentului Regulament sau ale altor prescripții aplicabile trebuie să fie prezentate la orice cerere a reprezentanților căpitanilor de port.

5. Totuși, actul de naționalitate, certificatele tehnice și 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 naționalitate: .....

Autoritatea competență: .....

Valabil până la: .....

Acste date trebuie să fie gravate sau poansonate folosind caractere cîtepe de minim 6 mm înălțime. Placa metalică trebuie să aibă minim 60 mm înălțime și 120 mm lungime; ea trebuie să fie fixată definitiv într-un loc ușor vizibil în apropiere de pupa, în bordul tribord.

Concordanța dintre indicațiile de pe placă și cele din actul de naționalitate al bariei trebuie să fie confirmată de autoritatea competență al cărei poanson va fi aplicat pe placă. Actul de naționalitate, certificatele tehnice și certificatul de tonaj trebuie să fie păstrate de proprietarul bariei.

### **Articolul 1.11 – Prezența Regulamentelor și Ghidurilor de navigație la bordul navei**

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

2. La bordul navelor dotate cu o instalație de radiotelefondie 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 ieși în afara bordurilor navelor sau ale materialelor plutitoare, obiecte care ar putea să reprezinte un pericol pentru siguranța navelor, a materialelor sau instalațiilor plutitoare sau a instalațiilor 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 instalație plutitoare pierde un obiect ce ar putea să creeze un obstacol sau un pericol pentru navigație, conducătorul sau persoana responsabilă de instalația plutitoare trebuie să anunțe fără întârziere căpitania 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 întâlnește un obstacol necunoscut, situat în calea navigabilă, conducătorul trebuie să anunțe 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 navegație, 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 și 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 destinației lor.

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

3. În general, orice conducător are datoria să anunțe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată asupra incidentelor sau accidentelor constataate la instalațiile 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 anunțe 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 substanțe de natură a crea o piedică sau un pericol pentru navegație sau pentru ceilalți 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 substanțe din cele avute în vedere la paragrafele 1 sau 2, ori în caz de amenințare cu o astfel de deversare, conducătorul trebuie să anunțe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată indicând, cât mai exact posibil, natura și locul deversării.

### **Articolul 1.16 - Salvare și asistență**

1. În caz de accident care pune în pericol persoanele aflate la bord, conducătorul trebuie să facă uz de toate mijloacele aflate la dispoziția 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 amenință să producă o obstrucționare a șenalului navigabil este obligat, în măsura în care nu pune în pericol siguranța propriei sale nave, să acorde asistență imediată.

### **Articolul 1.17 - Nave eșuate sau scufundate**

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

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

2. Atunci când în șenal sau în apropierea acestuia, o navă, sau un material plutitor, a eșuat sau s-a scufundat conducătorul său are datoria ca, în cel mai scurt timp și fără să renunțe la obligația de a arăta semnalele prevăzute la art. 3.25, să avertizeze din puncte corespunzătoare și de la distanță 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 anunțe imediat evenimentul serviciului ecluzei în cauză.

### **Articolul 1.18 - Obligația de a degaja șenalul**

1. Când o navă sau un material plutitor eșuat sau scufundat, sau un obiect pierdut de o navă sau de un material plutitor creează sau amenință să creeze o obstrucționare totală sau parțială a șenalului, conducătorul navei sau al materialului plutitor este obligat să ia toate măsurile pentru degajarea șenalului în termenul cel mai scurt.

2. Aceeași obligație 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 și persoanele sub paza cărora se află instalații plutitoare, trebuie să se conformeze ordinelor speciale ce le sunt date de reprezentanții organelor căpităniilor de port în vederea asigurării siguranței și a bunei ordini a navegației.

### **Articolul 1.20 - Control**

1. Conducătorii, precum și persoanele sub paza cărora se găsesc instalațiile plutitoare, trebuie să acorde reprezentanților căpităniilor de port facilități necesare pentru a le permite să se asigure de respectarea prevederilor prezentului Regulament și a altor dispoziții aplicabile și 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 navegația 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 navegație 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 și art. 1.08;
- b) de instalații plutitoare sau de materiale plutitoare, dacă prin deplasarea lor ar putea rezulta cu ușurință o piedică sau un pericol pentru navegație sau o deteriorare a lucrărilor de artă;

2. Aceste transporturi speciale nu sunt admise decât pe baza unei autorizații speciale, eliberată de autoritățile competente.
3. Transporturile speciale sunt supuse condițiilor pe care aceste autorități le vor stabili pentru fiecare caz în parte.
4. Pentru fiecare transport special trebuie să fie desemnat un conducător, ținându-se cont de prevederile art. 1.02.

### **Articolul 1.22 - Dispoziții cu caracter temporar**

Conducătorii trebuie să se conformeze dispozițiilor cu caracter temporar stabilite și publicate sub formă de aviz de către autoritatea competentă, în cazuri speciale, în vederea siguranței și bunei desfășurări a navegației.

### **Articolul 1.23 – Desfășurarea manifestațiilor sportive și altele**

Manifestațiile sportive, sărbătorile pe apă și alte manifestări care pot afecta siguranța sau buna desfășurare a navegației trebuie să se facă cu aprobarea căpitanilor de port.

### **Articolul 1.24 - Adăpostirea și iernarea navelor**

Atunci când condițiile meteorologice împiedică navele să-și continue navegația, conducătorii pot să se folosească de porturi și de locuri de adăpostire, cu respectarea dispozițiilor speciale ale căpitanilor de port stabilite pentru astfel de porturi sau locuri de adăpost impuse de condițiile locale sau de operațiunile de încărcare și descărcare.

### **Articolul 1.25 - Domeniul de aplicare a prezentului Regulament**

1. Prezentul Regulament se aplică pe sectorul românesc navigabil al Dunării cuprins între Baziaș (km 1075) și rada Sulina, prin brațul Sulina, pe brațele secundare ale Dunării, cât și în acvatoriile porturilor, locurile de adăpost și locurile de încărcare – descărcare situate pe acestea.
2. Prezentul Regulament nu exonerează conducătorii navelor de respectarea regulilor speciale de navegație stabilite de autoritățile competente în limitele porturilor sau în zonele din afara porturilor unde se desfășoară operațiuni de încărcare-descărcare sau lucrări pe calea navigabilă.
3. Conducătorii navelor care urmează să intre între limitele amonte și aval ale unui port sunt obligați să ia măsuri de siguranță corespunzătoare în conformitate cu regulile speciale și a condițiilor din zona de navegație respectivă și să informeze Căpitania de port prin radiotelefon la intrarea și ieșirea navei pe acest sector.

## CAPITOLUL 2

### MĂRCI ȘI SCĂRI DE PESCAJ ALE NAVELOR. DETERMINAREA CAPACITĂȚII NAVELOR

#### Articolul 2.01 - Mărci de identificare a navelor, cu excepția ambarcațiunilor mici

1. Fiecare navă, cu excepția ambarcațiunilor 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 și din pupa. Dacă într-o formăție în cuplu sau în convoi împins, una sau mai multe inscripții ale navei care asigură propulsia sunt mascate, numele trebuie să fie repetat pe panouri, amplasate astfel încât să fie vizibile din direcțiile în care inscripțiile sunt mascate. În afară de aceasta, pe navă se înscrise denumirea (sau denumirea prescurtată) obișnuită a organizației sau armatorului căruia îi aparține nava. Dacă nava nu are nume sau deviză, pe ea se va înscrive un număr sau numărul de înmatriculare urmat de litera sau literele prevăzute în Anexa nr. 1 din prezentul Regulament pentru indicarea țării în care se găsește portul de ataș sau locul de înmatriculare;
- b) portul de ataș sau locul de înmatriculare al navei; numele portului de ataș sau al locului de înmatriculare va fi înscris fie pe ambele borduri ale navei, fie pe pupa, și trebuie să fie urmat de litera sau de literele care indică țara în care se află acest port de ataș sau loc de înmatriculare;
- c) numărul oficial de identificare al navei și care trebuie să fie aplicat conform instrucțiunilor de la pct a).

2. În afară de aceasta, cu excepția ambarcațiunilor mici:

- a) orice navă destinată transportului de mărfuri trebuie să poarte indicația, în tone, a capacitatei sale de încărcare. Această indicație 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 indicația numărului maxim de pasageri autorizat. Această indicație trebuie să fie afișată la bord într-un loc vizibil.

3. Mărcile de identificare menționate mai sus se înscriu cu caractere latine, foarte cîte și de neșters, înscrierea lor cu vopsea în ulei fiind considerată de neșters.

Înălțimea caracterelor trebuie să fie de minim 20 cm pentru nume/deviză și de minim 15 cm pentru celealte mărci. Lățimea caracterelor și grosimea trăsăturilor trebuie să fie proporționale cu înălțimea. Caracterele trebuie să aibă o culoare deschisă pe fond închis sau o culoare închisă pe fond deschis. Mărcile de identificare menționate mai sus pot fi repetate cu litere din alfabetul național.

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

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

## **Articolul 2.02 - Mărci de identificare ale ambarcațiunilor mici**

1. Ambarcațiunile 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 și domiciliul proprietarului lor.

2. Mărcile de înmatriculare sau de identificare menționate la paragraful 1 a) se aplică în exteriorul ambarcațiunii, folosind caractere latine cu o înălțime de minim 10 cm, foarte cîtește și de neșters; inscripționarea lor cu vopsea de ulei fiind considerată de neșters. În lipsa unui nume sau a unei devize pentru ambarcațiune, se poate indica numele (sau abrevierea obișnuită) a organizației căreia îi aparține ambarcațiunea, urmat, dacă e cazul, de un număr.

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

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 indicații pentru a permite identificarea proprietarului.

## **Articolul 2.03 - Determinarea capacitatii navelor**

Orice navă de navigație interioară, cu excepția ambarcațiunilor mici, destinată transportului de mărfuri, trebuie să aibă măsurată capacitatea.

## **Articolul 2.04 - Mărci de încărcare și scări de pescaj**

1. Orice navă, cu excepția ambarcațiunilor mici, trebuie să poarte mărcile ce indică planul de afundare maximă. Modalitățile de determinare a liniei de încărcare maximă și condițiile de aplicare a mărcilor de încărcare pentru navele de navigație interioară, sunt stabilite în Anexa nr. 2 a prezentului Regulament.

Pentru navele maritime, linia de apă dulce de vară, ține loc de marcă de încărcare.

2. Orice navă, cu excepția ambarcațiunilor mici al cărei pescaj poate atinge un metru trebuie să aibă scări de pescaj. Pentru navele de navigație interioară, recomandările Comisiei Dunării cu privire la prevederile tehnice aplicabile navelor de navigație interioară stabilesc condițiile 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 șterse. Atunci când o ancoră este folosită pe o altă navă a aceluiași proprietar, marca inițială poate fi păstrată.

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

**CAPITOLUL 3.**  
**SEMNALIZAREA VIZUALĂ A NAVELOR**  
**I – GENERALITATI**

**Articolul 3.01 - Aplicare și definiții**

1. Atunci când condițiile de vizibilitate impun, semnalizarea de noapte trebuie să fie purtată și ziua.
2. Schițele 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  $225^0$  și dispusă astfel încât să fie văzută din prova până la  $22^030'$  înapoia traversului fiecărui bord;
  - b) termenul **“lumiini din borduri”** desemnează o lumină verde clară la tribord și o lumină roșie clară la babord, fiecare dintre aceste lumini proiectând o lumină continuă pe un arc de orizont de  $112^030'$  și dispuse astfel încât să fie vizibile începând din prova până la  $22^030'$  înapoia traversului bordului corespunzător;
  - c) termenul **“lumină de pupa”** desemnează o lumină albă sau galbenă, clară sau obișnuită, proiectând o lumină continuă vizibilă pe toată întinderea unui arc de orizont de  $135^0$  și dispusă astfel încât să fie vizibilă până la  $67^030'$  la fiecare bord începând dinspre pupa;
  - d) termenul **“lumină vizibilă din toate părțile”** desemnează o lumină continuă vizibilă pe toată întinderea unui arc de orizont de  $360^0$ ;
  - e) termenul **“înălțime”** desemnează înălțimea 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 menționate în prezentul Regulament trebuie să fie continue și uniforme.

**Articolul 3.03 - Panouri, pavilioane și fanioane**

1. În afara altor prevederi menționate în prezentul Regulament, panourile și pavilioanele prevăzute în prezentul Regulament trebuie să fie dreptunghiulare.
2. Colorile lor nu trebuie să fie nici murdare, nici decolorate.
3. Dimensiunile lor trebuie să fie suficiente pentru a asigura o bună vizibilitate; această condiție este considerată îndeplinită în toate cazurile:
  - a) pentru panouri și pavilioane:
    - dacă lungimea și lățimea sunt fiecare de cel puțin 1 m, sau de cel puțin 0,60 m în cazul ambarcațiunilor mici;
  - b) pentru fanioane:
    - dacă lungimea este de cel puțin 1 m, iar lățimea la baston este de cel puțin 0,50 m.

### **Articolul 3.04 - Cilindri, baloane, conuri și biconuri**

1. Cilindrii, baloanele, conurile și biconurile prevăzute în prezentul Regulament pot fi înlocuite cu dispozitive care prezintă de la distanță aceeași aparență.
2. Culorile lor nu trebuie să fie nici decolorate, nici murdare.
3. Dimensiunile lor trebuie să fie suficiente pentru a asigura buna vizibilitate; această condiție este considerată ca îndeplinită în fiecare caz dacă:
  - a) înălțimea cilindrilor, este de cel puțin 0,80 m și diametrul de cel puțin 0,50 m;
  - b) diametrul baloanelor, este de cel puțin 0,60 m;
  - c) înălțimea conurilor și diametrul bazei lor, este de cel puțin 0,60 m;
  - d) înălțimea biconurilor, este de cel puțin 0,80 m iar diametrul de cel puțin 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 minime prescrise, cu condiția ca aceste dispozitive să fie destul de mari pentru a fi vizibile cu ușurință.

### **Articolul 3.05 - Lumini și semnale interzise**

1. Este interzis a se folosi lumini sau semnale, altele decât cele menționate în prezentul Regulament sau a se folosi luminile sau semnalele menționate în alte condiții decât cele prevăzute sau admise de prezentul Regulament.
2. Totuși, pentru comunicările între nave sau între nave și uscat, este admisă folosirea altor lumini și semnale cu condiția ca acestea să nu poată fi confundate cu luminile sau semnalele menționate în prezentul Regulament.

### **Articolul 3.06 - Lumini de rezervă**

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

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

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

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

1. Se interzice folosirea de lumini sau proiectoare, ca și de panouri, pavilioane sau alte obiecte, dacă acestea pot fi confundate cu luminile sau semnalele menționate în prezentul Regulament, sau dacă acestea împiedică vizibilitatea sau complică identificarea luminilor sau semnalelor.
2. Se interzice folosirea de lumini sau proiectoare care pot produce o orbire ce ar constitui un pericol sau o împiedicare a navegației sau a circulației terestre.

## **II - SEMNALIZAREA DE NOAPTE ȘI 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 față și în axa navei, la o înălțime de cel puțin 5 m. Această înălțime poate fi redusă la 4 m când lungimea navei nu depășește 40 m;
- b) *lumini din borduri*, dispuse la aceeași înălțime și în același plan perpendicular pe axa navei, la cel puțin 1 m mai jos față de lumina de catarg și în spatele acesteia; ele trebuie să fie mascate spre interiorul navei astfel încât lumina verde să nu poată fi văzută de la babord și nici lumina roșie de la tribord;
- c) *o lumină de pupa*, plasată în partea din spate și în axa navei la o înălțime 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 puțin 3 m mai sus față de lumina de catarg din spre prova, astfel încât distanța orizontală dintre aceste lumini să fie cel puțin de trei ori mai mare decât distanța 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 și 2 de mai sus.

4. În afară de semnalele prevăzute de alte dispoziții din prezentul regulament, navele rapide în marș, trebuie să poarte atât ziua, cât și noaptea:

- două lumini galbene intermitente, puternice și rapide;

Aceste lumini intermitente trebuie plasate la aproximativ 1 metru una deasupra celeilalte, într-un loc corespunzător și la o înălțime 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 înălțime mai mică luminile de catarg prevăzute mai sus, la paragrafele 1 și 2 de ale prezentului articol, astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultate.

6. Prevederile prezentului articol nu se aplică ambarcațiunilor mici și bacurilor.

#### **Articolul 3.09 - Semnalizarea convoaielor remorcate aflate în marș**

1. Orice navă autopropulsată în marș din capul unui convoi remorcat și orice navă autopropulsată de întărire care navigă în față altei nave autopropulsate, a unui convoi împins sau a unei formații în cuplu, trebuie să poarte:

Noaptea:

- a) *două lumini de catarg* suprapuse la o distanță de aproximativ 1 m între ele, plasate în partea din față și în axa navei; lumina superioară trebuie să fie la o înălțime de cel

puțin 5 m și lumina inferioară trebuind plasată, pe cât posibil, la cel puțin 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 înălțime suficientă pentru a fi bine vizibilă de pe convoiul remorcat care urmează nava, sau de pe nava autopropulsată a convoiului împins sau a formației în cuplu în fața căreia navigă nava de întărire.

Ziua:

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

Acest cilindru trebuie să fie dispus vertical la proba navei, la o înălțime suficientă pentru a fi vizibil din toate părțile.

2. Dacă în capul unui convoi remorcat navigă mai multe nave autopropulsate sau dacă în fața unei nave autopropulsate, a un convoi împins sau a unei formații 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 și lumina inferioară trebuind să fie dispuse la aceeași înălțime ca și 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 instalație plutitoare se manevrează de mai multe nave autopropulsate, aceeași 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 proba și unul pe partea pupă;
- 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 ambarcațiuni mici, nu trebuie să se țină cont de aceste ambarcațiuni pentru aplicarea prezentului paragraf.

5. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil încis sau a unui baraj, ori la trecerea prin ecluze, navele unui convoi remorcat pot să poarte la o înălțime mai mică luminile de catarg prevăzute mai sus la paragraful 1 a) și 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 ambarcațiunilor mici care remorchează numai ambarcațiuni mici și nici ambarcațiunilor mici remorcate.

### **Articolul 3.10 - Semnalizarea convoaielor împinse în mars**

1. Convoaiele împinse, trebuie să poarte:

Noaptea:

- a) i) *trei lumini de catarg la prova navei aflată în capul convoiului.* Aceste lumini trebuie să 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 înălțime de cel puțin 5 m. Cele două lumini inferioare trebuie să fie dispuse la o distanță de aproximativ 1,25 m una de alta și la o distanță 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 specificațiilor 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 distanța de cel mult 1 m de bordurile convoiului și la o înălțime de cel puțin 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 distanță de aproximativ 1,25 m una de alta și la o înălțime 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 prevăzut 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 înălțime 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 formătie 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 formațiilor în cuplu aflate în marș**

1. Formațiile 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 formației, pe cât posibil la aceeași înălțime și la cel puțin 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 formațiilor în cuplu care sunt precedate noaptea de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire. Când o formătie 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, formația în cuplu poate purta luminile de catarg prevăzute mai sus la paragraful 1 a) la o înălțime mai mică, astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultăți.

4. Prevederile prezentului articol nu se aplică nici ambarcațiunilor mici care duc în cuplu numai ambarcațiuni mici, nici ambarcațiunilor 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 mars**

1. Navele cu vele trebuie să poarte:

Noaptea:

- a) *luminile din borduri*, prevăzute la paragraful 1 b) de la art. 3.08; totuși, aceste lumini pot fi lumini obișnuite 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 obișnuite sau clare suprapuse, vizibile din toate direcțiile, din care lumina superioară trebuie să fie roșie și lumina inferioară verde; aceste lumini trebuie să fie amplasate într-un loc corespunzător, în vârful sau în partea superioară a catargului, la cel puțin 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 în 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 ambarcațiunilor mici aflate în mars**

1. Ambarcațiunile mici autopropulsate izolate trebuie să poarte:

Noaptea:

- a) *o lumină de catarg*; această lumină trebuie să fie dispusă în axa ambarcațiunii la cel puțin 1 m deasupra luminilor din borduri și trebuie să fie clară și 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 suprimită 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 părțile.

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 părțile.

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 părțile. 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; aceste lumini pot fi obişnuite;
- fie, în cazul ambarcaţiunilor cu o lungime mai mică de 7 m, *o lumină albă obişnuită*, vizibilă din toate părțile. 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 părțile.

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 marș și 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 în capitolul 3.2 din ADN în tabelul A, coloana 12 sau în tabelul C, coloana 19.

Acste 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 provă 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.

Acste 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 provă 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.

Acste 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 mars**

1. Bacurile care nu navigă liber trebuie să poarte:

Noaptea:

- o lumină albă clară* vizibilă din toate părțile și dispusă la o înălțime de cel puțin 5 m; totuși, această înălțime poate fi redusă dacă lungimea bacului nu depășește 20 m.
- o lumină verde clară* vizibilă din toate părțile și dispusă la aproximativ 1 m deasupra luminii prevăzute la paragraful 1 a) de mai sus.

Ziua:

- *un balon verde* dispus la o înălțime de cel puțin 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:

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

- c) *luminile din borduri și lumina de pupa*, după cum se prevede la paragrafele 1 b) și 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 competență 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 celealte 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 celealte prevederi ale prezentului Regulament, să arate:

Noaptea:

Fie o lumină roșie balansată; în cazul ambarcațiunilor mici, această lumină poate fi albă în loc de roșie;

Fie două lumini roșii suprapuse la aproximativ 1 m distanță una deasupra alteia, amplasate într-un loc adekvat 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 adekvat 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 și semnalele sonore regulaamentare.

### **Articolul 3.19 - Semnalizarea în marș a materialelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare**

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

Noaptea:

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

## II. B – SEMNALIZAREA ÎN STAȚIONARE

### Articolul 3.20 - Semnalizarea navelor în staționare

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

Noaptea:

- o *lumină albă obișnuită* vizibilă din toate părțile și dispusă la o înălțime de cel puțin 3 m.

Această lumină poate fi înlocuită de o lumină albă obișnuită la prova și o lumină albă obișnuită 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 adekvat la prova la o asemenea înălțime încât să fie vizibil din toate părțile.

2. Un convoi împins staționat 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 adekvat 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 ambarcațiune mică în staționare, cu excepția bărcilor de serviciu ale navelor, poate purta:

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

4. Semnalizarea prevăzută în prezentul articol nu este obligatorie:

- a) când nava sau convoiul este în staționare pe o cale navigabilă unde navigația este temporar imposibilă sau interzisă;
- b) când nava staționează de-a lungul malului și este suficient luminată de la acest mal;
- c) când nava sau convoiul este în staționare în afara limitei șenalului într-o poziție nepericuloasă;
- d) când o ambarcațiune mică este legată la mal.

### **Articolul 3.21 - Semnalizarea suplimentară a navelor în staționare care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase**

Prevederile art. 3.14 se aplică de asemenea navelor, convoaielor și formațiunilor în cuplu prevăzute la prezentul articol atunci când se află în staționare.

### **Articolul 3.22 - Semnalizarea bacurilor în staționare la debarcaderul lor**

1. Bacurile care nu navigă liber, staționate 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 staționate la debarcaderul lor, trebuie să poarte noaptea luminile prevăzute la paragraful 1 de la art. 3.16. Pentru o staționare de scurtă durată, ele pot purta de asemenea luminile prevăzute la paragrafele 1 b) și 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 și a instalațiilor plutitoare în staționare**

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

Noaptea:

- *lumini albe obișnuite*, vizibile din toate părțile, în număr suficient pentru a indica conturul lor din partea șenalului navigabil.

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

### **Articolul 3.24 - Semnalizarea plaselor sau a altor unelte de pescuit aparținând navelor de pescuit în staționare**

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

Noaptea:

- *lumini albe obișnuite*, vizibile din toate părțile, în număr suficient pentru a indica poziția lor.

Ziua:

- prin flotoare galbene sau pavilioane galbene în număr suficient pentru a indica poziția lor.

### **Articolul 3.25 - Semnalizarea aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate**

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

- a) în partea sau în părțile în care senalul este liber:

Noaptea:

- *două lumini verzi obișnuite 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,*

și, dacă este cazul,

- b) în partea în care senalul nu este liber:

Noaptea:

- *o lumină roșie obișnuită sau o lumină roșie clară dispuse la aceeași înălțime ca cea mai înaltă dintre cele două lumini verzi prevăzute la paragraful 1 a) de mai sus, având aceeași intensitate;*

Ziua:

- *un balon roșu dispus la aceeași înălțime 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 părțile în care senalul este liber:

Noaptea:

- *o lumină roșie obișnuită și o lumină albă obișnuită sau o lumină roșie clară și o lumină albă clară, dispuse la aproximativ 1 m una deasupra celeilalte, lumina roșie fiind mai sus*

Ziua:

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

și, dacă este cazul,

- b. în partea în care senalul nu este liber:

Noaptea:

- *o lumină roșie dispusă la aceeași înălțime cu lumina roșie prevăzută la paragraful 1 c) de mai sus și de aceeași intensitate cu aceasta.*

Ziua:

- *un pavilion roșu dispus la aceeași înălțime ca și pavilionul roșu și alb sau pavilionul roșu dispus în cealaltă parte.*

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

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

3. Semnalizarea prescrisă la paragrafele 1 și 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 aceeași culoare.

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

5. Căpităniile de port pot da derogare de la obligația 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 navigație**

1. Dacă, în cazurile prevăzute la art. 3.20 și art. 3.23, noaptea, ancorele navelor, materialelor plutitoare, aparatelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare sunt fundașite în aşa fel încât ele prezintă un pericol pentru navigație, luminile de staționare care se găsesc cel mai aproape de aceste ancore trebuie să fie înlocuite prin două lumini albe obișnuite, vizibile din toate părțile, dispuse una deasupra celeilalte la o distanță de aproximativ 1 m.

2. Navele, materialele plutitoare, aparatelor plutitoare și instalațiile plutitoare trebuie să semnalizeze fiecare dintre ancorele lor care pot constitui un pericol pentru navigație:

Noaptea:

- printr-un flotor cu reflector radar care să poarte o lumină albă obișnuită, vizibilă din toate părțile.

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 obișnuită 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 părți ale corpului ca semn distinctiv un romb alb încadrat cu un chenar albastru. În afară de aceasta, ele trebuie să poarte:

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

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

#### **Articolul 3.28 - Semnalizarea suplimentară a navelor în marș care efectuează lucrări în calea navigabilă**

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

- noaptea și ziua: *o lumină galbenă clară sau obișnuită intermitentă, vizibilă din toate părțile.*

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

#### **Articolul 3.29 - Semnalizarea suplimentară în vederea protejării împotriva valurilor**

1. Navele, materialele plutitoare și instalațiile plutitoare în marș sau în staționare (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 dispozițiilor celoralte articole ale prezentului capitol:

- noaptea: *o lumină roșie obișnuită și o lumină albă obișnuită, sau o lumină roșie clară și o lumină albă clară, dispuse la o distanță de aproximativ 1 m una deasupra celeilalte, lumina roșie fiind deasupra, într-un loc din care aceste lumini să fie vizibile din toate părțile și să nu poată fi confundate cu alte lumini;*
- ziua: *un pavilion cu jumătatea superioară roșie și cea inferioară albă, dispus într-un loc corespunzător și la o astfel de înălțime încât să fie vizibil din toate părțile. Acest pavilion poate fi înlocuit cu două pavilioane suprapuse dintre care cel superior este roșu și cel inferior este alb. Aceste pavilioane pot fi înlocuite cu panouri de aceeași 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 și instalațiile plutitoare grav avariate sau care participă la o operațiune de salvare, precum și navele care și-au pierdut capacitatea de manevră;

- b) navele, materialele plutitoare și instalațiile plutitoare care au o autorizație scrisă din partea căptăniei 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 cartușe care proiectează stele roșii 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 parașută sau lanterne cu lumină roșie;
  - h) mișcări lente și repetitive de sus în jos cu brațele 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 dispoziții regulamentare care interzic accesul la bord al persoanelor care nu aparțin personalului de serviciu, această interdicție trebuie să fie semnalizată prin:
  - *panouri albe având forma unui disc, cu chenar roșu, cu o diagonală roșie, și care au imaginea în negru a unui pieton.*

Aceste panouri trebuie să fie plasate, după necesitate, 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 și o diagonală roșie și care are la mijloc imaginea unei țigări din care se degajă fum.*

Aceste panouri trebuie să fie dispuse, după necesitate, 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. 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 staționării laterale**

1. Dacă dispoziții regulamentare sau prescripții speciale ale căptăniilor de port sau ale altor autorități competente interzic staționarea 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 fețe ale panoului pătrat trebuie să fie albe, cu marginile roșii, și purtând o diagonală trasă din colțul superior din stânga până în colțul inferior din dreapta și litera „P”, în mijloc cu negru.

Cele două fețe ale triunghiului trebuie să fie albe și să aibă indicată cu cifre negre distanța în metri până la care este interzisă staționarea.

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

3. Prezentul articol nu se aplică navelor, convoaielor împinse și formațiilor 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 distanță 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 și 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 distanță, plasate în partea sau părțile unde se află obstrucția;
- b) Două biconuri negre, suprapuse la o distanță de cel puțin 1 m, plasate de partea sau părțile unde trecerea este liberă.

Luminile, baloanele și biconurile vizate la prezentul paragraf trebuie să fie plasate la o distanță de cel puțin 2 m, și 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 celealte dispoziții ale prezentului Regulament

Noaptea:

Două lumini clare sau obișnuite, lumina superioară fiind verde iar lumina inferioară albă, suprapuse la o distanță de cel puțin 1 m, plasate la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile și dispuse în fața 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 distanța 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 pescuiește, alta decât cea vizată la paragraful 1 de mai sus trebuie să poarte semnalizarea prescrisă în acest paragraf, cu excepția luminii prescrise la paragraful 1 a) al articolului 3.08 și în loc de lumina verde:

Noaptea:

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

și în plus, dacă dispozitivul său de pescuit este desfășurat pe o distanță 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 distanță orizontală de cel puțin 2 m și de cel mult 6 m față de cele două lumini (roșie și albă) prescrise mai sus, și 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 celealte 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 adekvat și la o înălțime astfel încât să fie vizibilă, atât noaptea cât și 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 celealte 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 celealte lumini, la fiecare extremitate a vergii trinchetului;

Pe timp de zi:

Trei baloane negre dispuse aşa 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 celealte 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, și plasate în vârful sau în apropierea vârfului catargului.

## CAPITOLUL 4

### SEMNALIZAREA SONORĂ A NAVELOR, RADIOTELEFONIE, APARATE DE NAVIGAȚIE

#### Articolul 4.01 - Generalități

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 excepția unor ambarcațiuni mici prevăzute la paragraful 1 b) de mai jos, cu ajutorul unor semnalizatoare sonore acționate mecanic, dispuse suficient de sus, libere spre prova și 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 și la bordul ambarcațiunilor 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) și 2 b).
2. Semnalele sonore ale navelor autopropulsate, cu excepția ambarcațiunilor mici, trebuie să fie însotite de semnale luminoase sincronizate cu acestea. Aceste semnale sunt galbene, clare și vizibile din toate părțile. Această prevedere nu se aplică ambarcațiunilor mici și nici semnalului prevăzut la paragraful 4 a) de la art. 6.32, emis de navele care navighează în aval cu ajutorul radarului și 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 aceeași durată.

#### Articolul 4.02 - Folosirea semnalelor sonore

1. Fără a încălca alte prevederi ale prezentului Regulament, orice navă, cu excepția ambarcațiunilor 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. Ambarcațiunile mici izolate sau care nu remorchează sau nu duc în cuplu numai ambarcațiuni 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 menționate în alte condiții decât cele prevăzute sau admise de prezentul Regulament.
2. Totuși, pentru comunicarea între nave sau între o navă și mal, folosirea altor semnale sonore este admisă cu condiția ca ele să nu se confundă 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 repetitive.
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 găsește la bordul navei sau a unei instalații plutitoare trebuie să fie în conformitate cu prevederile „Aranjamentului Regional privind Serviciul de Radiotelefonie pe căile de navigație interioară” (Basel 2000). Operarea echipamentelor de radiotelefonie se poate face numai de către persoane deținătoare de certificate de operatori radio eliberate în conformitate cu prevederile Aranjamentului.
2. Navele autopropulsante, cu excepția micilor ambarcațiuni, bacurilor și instalațiilor plutitoare nu pot naviga dacă nu sunt dotate cu două instalații radiotelefonice a căror exploatare este sigură. În timpul navigației, instalațiile radiotelefonice trebuie să poată să transmită și să recepționeze de o manieră permanentă mesaje radio pe canalele de comunicare navă/navă și de informații nautice (pentru navigație). Canalul de informații nautice (pentru navigație) nu poate fi întrerupt decât temporar pentru recepționare sau transmitere de mesaje pe alte canale.
3. Bacurile și instalațiile plutitoare autopropulsante nu pot naviga dacă nu sunt echipate cu instalație radiotelefonică în stare de funcționare. Pe perioada rutei (marșului) navei instalația radiotelefonică trebuie să poată transmite și receptiona în rețea permanent mesaje radio pe canalele de comunicare navă/navă. Aceste canale nu pot fi întrerupte decât temporar pentru transmitere sau recepționare de mesaje pe alte canale. Prevederile conținute în primele două fraze ale acestui punct se aplică în mod egal în timpul exploatarii.
4. Înainte de intrarea pe un sector în care vizibilitatea este redusă, un sector cu praguri în care circulația este dirijată, sau pe un sector cu șenal îngust, toate navele dotate cu instalație radiotelefonică trebuie să notifice prezența lor pe canalele prevăzute pentru comunicarea navă/navă.
5. Semnalul B.11 (Anexa nr. 7) indică faptul că autoritățile 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 și cu un indicator de viteză de giroație. Acest echipament trebuie să fie în bună stare de funcționare și de un tip agreat pentru exploatare pentru nevoile navigației interioare conform regulamentelor autorităților competente implicate precum și 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 giroație;
  - 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 și de noapte, chiar și 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 ȘI BALIZAJUL CĂII NAVIGABILE**

#### **Articolul 5.01 – Semnalizare**

1. Anexa nr.7 la prezentul Regulament definește semnalele de interdicție, de obligație, de restricție, de recomandare și de indicație, precum și semnalele auxiliare ale căii navigabile amplasate de autoritatea competență în interesul siguranței și al stabilirii ordinei în navigație. Ea definește în același timp semnificația acestor semnale.
2. Fără a încălca alte prevederi ale prezentului Regulament și alte dispoziții aplicabile, inclusiv ordinele speciale prevăzute la art.1.19, conducătorii trebuie să se supună prevederilor și să țină cont de recomandările sau indicațiile ce le sunt aduse la cunoștință 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 definește balizajul care poate fi instalat pentru înlesnirea navigației. Ea precizează, de asemenea, în ce condiții sunt utilizate diferitele semnale de balizaj.
2. Pe întregul parcurs navigabil al fluviului, șenalul este balizat după sistemul lateral, care indică poziția limitelor sale în raport cu drumul unei nave care urmează șenalul. În prezentul Regulament, termenii **“dreapta”** și **“stânga”** pentru limitele șenalului și malurilor, se înțeleg pentru o navă care înaintează spre aval.

#### **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 vigilanță, conform art. 1.04.

## CAPITOLUL 6

### REGULI DE NAVIGAȚIE

#### A. GENERALITĂȚI

##### **Articolul 6.01 - Definiții**

În sensul prezentului capitol, sunt folosiți următorii termeni:

- a) **Întâlnire**: când două nave navigă în direcții opuse sau aproape opuse;
- b) **Depășire**: când o navă (care ajunge din urmă) se apropiie de o altă navă (care este ajunsă din urmă) venind dintr-o direcție de mai mult de  $22,5^{\circ}$  înapoia traversului acesteia și o depășește;
- c) **Drumuri care se încrucișează**: atunci când două nave se apropiie altfel decât în cazurile prevăzute la a) și b) de mai sus.

##### **Articolul 6.01<sup>1</sup> - Nave rapide**

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

##### **Art.6.02. - Ambarcațiuni mici**

- 1) În sensul prezentului capitol, termenul „**ambarcațiuni mici**” se aplică în egală măsură atât ambarcațiunilor mici care navigă izolat cât și convoaielor compuse numai din ambarcațiuni mici.
- 2) Când în prevederile prezentului capitol se menționează că o anumită regulă de navigație nu se aplică ambarcațiunilor mici în raport cu celelalte nave, aceste ambarcațiuni mici au obligația de a lăsa tuturor celorlalte nave, inclusiv navelor rapide, spațiul necesar pentru a-și urma drumul lor și pentru a manevra; ele nu pot pretinde ca acestea să se abată în favoarea lor.

#### **B. ÎNTĂLNIRI, DRUMURI CARE SE ÎNCRUCIȘEAZĂ ȘI DEPĂȘIRI**

##### **Articolul 6.03 - Principii generale**

1. Încruțișarea sau depășirea este permisă numai atunci când semnalul are o lățime absolut suficientă pentru trecerea simultană, ținându-se cont de toate împrejurările locale și de mișcările celorlalte nave.
2. Într-un convoi semnalele vizuale prevăzute la art. 3.17, 6.04, și 6.10 trebuie să fie arătate sau emise de nava la bordul căreia se află conducătorul convoiului.
3. În caz de întâlnire sau depășire navele care urmează drumuri ce exclud orice pericol de abordaj nu trebuie să-și 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<sup>1</sup> - Drumuri care se încrucișează**

1. Atunci când două nave urmează drumuri care se încrucișează în aşa fel încât există un pericol de abordaj, nava care vede cealaltă navă la tribord trebuie să-i cedeze drumul și, dacă împrejurările îi permit, trebuie să evite încrucișarea drumului ei prin provă. Totuși, nava care navigă pe partea dreaptă a șenalului trebuie să nu-și modifice drumul. Această regulă nu se aplică ambarcațiunilor 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. Neținând cont de prevederile de la paragraful 1 de mai sus în cazul ambarcațiunilor mici de categorii diferite, când două ambarcațiuni mici urmează drumuri care se încrucișează în aşa fel încât să existe un pericol de abordaj, ambarcațiunile mici autopropulsate vor trebui să se abată din drumul tuturor celorlalte ambarcațiuni mici, iar ambarcațiunile mici care nu sunt nici autopropulsate și nici nu navigă cu vele vor trebui să se abată din drumul ambarcațiunilor mici cu vele. Totuși, ambarcațiunea care navigă pe partea dreaptă a șenalului trebuie să-și mențină drumul său.

4. Neținând cont de prevederile de la paragraful 1 de mai sus, în cazul navelor cu vele, dacă două nave urmează drumuri care se încrucișează 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 primește vântul în bord diferit, cea care primește vântul din babord trebuie să se abată din drumul celeilalte;
- b) când ambele nave primesc vântul din același bord, cea care navigă în vânt trebuie să cedeze drumul celei care navigă sub vânt;
- c) dacă o navă care primește vântul din babord vede o altă navă în vânt și nu poate determina cu certitudine dacă această altă navă primește vântul din babord sau din tribord, atunci prima navă (cu vântul din babord) va trebui să se abată din drumul celeilalte.

Totuși, nava care navigă pe partea dreaptă a șenalului se va comporta prin a-și menține drumul.

Acest paragraf nu se aplică ambarcațiunilor 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 ambarcațiuni în manevrele lor față de celelalte nave.

2. În caz de întâlnire, navelle care navigă în amonte, ținând cont de împrejurările locale și de mișcările celorlalte nave, trebuie să cedeze drumul navelor care navigă în aval.

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

4. Navelle care navigă în amonte cedând drumul la tribord navelor care navigă în aval, trebuie, în timp util și 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 același timp cu o lumină albă clară intermitentă;*

b) noaptea:

- *să arate o lumină albă clară intermitentă și în același timp cu aceasta poate fi agitat un panou de culoare albastru deschis.*

Aceste semnale trebuie să fie vizibile din față și din spate și să fie arătate până la terminarea întâlnirii. Este interzisă folosirea lor mai mult decât durata întâlnirii, cu excepția cazurilor când o navă care navigă în amonte dorește să arate că ea, intenționat 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 lățime de cel puțin 5 cm; rama și tija de susținere a panoului precum și felinarul luminii intermitente trebuie să fie de culoare închisă.

5. Dacă există temerea că intențiile navelor care navigă în amonte nu au fost înțelese 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 și semnalele sonore prevăzute la paragrafele 4 și 5 de mai sus care sunt arătate sau emise în atenția lor de către navele care navighează în amonte.

7. Prevederile de la paragraful 2 până la paragraful 6 de mai sus nu se aplică ambarcațiunilor mici în raport cu alte categorii de nave și nici în cazurile în care ambarcațiuni mici întâlnesc alte ambarcațiuni 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 și 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 și 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-și modifice drumul care le revine în baza art. 6.04 de mai sus, dacă acest drum nu le convine.

Totuși, ele nu pot cere acest lucru decât cu condiția 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*” și,
  - dacă doresc ca întâlnirea să se efectueze prin tribord, trebuie să emită “*două sunete scurte*” și, 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*” și, 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*” și în plus, să arate semnalele vizuale menționate la paragraful 4 al art. 6.04.

5. Dacă există temere că intențiile navelor care navigă în aval nu au fost înțelese 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 și 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 ambarcațiunilor mici în raport cu alte categorii de nave și nici în cazurile în care ambarcațiuni mici întâlnesc alte ambarcațiuni mici.

### **Articolul 6.06 – Întâlniri: nave rapide**

Articolele 6.04 și 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 posibilităților, o întâlnire în sectoarele sau în locurile unde senalul nu prezintă o lățime 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 convoiale 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 opreasă 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 opreasă 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 și în condiții care să prezinte un minim de pericol.
  3. Pentru ambarcațiunile 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 opreasă 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, autoritățile 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 funcție de împrejurările locale, semnalul de interzicere a trecerii poate fi anunțat prin semnalul de obligație B.8 (Anexa nr. 7) folosit ca semnal avansat.

3. Dacă o stație destinată să arate semnalele prevăzute la paragraful 2 de mai sus, dintr-un motiv oarecare, nu le arată, navele trebuie să opreasă și să aștepte până când autorizația de trecere le este comunicată prin radiotelefond sau prin semnale corespunzătoare de către reprezentanții autorităților competente

#### **Articolul 6.09 - Depășiri: Prevederi generale**

1. Depășirea 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 depășirea atât cât este necesar și posibil. Ea trebuie să își micșoreze viteza atunci când este necesar, pentru ca depășirea să se efectueze fără pericol iar durata sa să fie suficient de scurtă pentru ca mișcarea altor nave să nu fie stânjenită. Această prevedere nu se aplică în cazul în care o ambarcațiune mică ajunge din urmă o navă, alta decât o ambarcațiune mică.

#### **Articolul 6.10 - Depășirea**

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

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

- a) "*Două sunete lungi urmate de două sunete scurte*" dacă dorește să depășească prin babordul navei ajunse din urmă;
- b) "*Două sunete lungi urmate de un sunet scurt*" dacă dorește să depășească 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 spațiul dorit pe partea cerută, abătându-se la nevoie spre partea opusă, emițând:

- a) "*Un sunet scurt*" când depășirea trebuie să aibă loc prin babordul ei;
- b) "*Două sunete scurte*" când depășirea trebuie să aibă loc prin tribordul ei.

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

- a) "*Un sunet scurt*" când depășirea este posibilă prin babordul ei
- b) "*Două sunete scurte*" când depășirea este posibilă prin tribordul ei.

Dacă, în aceste condiții, nava care ajunge din urmă, intenționează totuși să efectueze depășirea, ea trebuie să emită "*două sunete scurte*" în cazul a) sau "*un sunet scurt*" în cazul prevăzut la b).

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

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

6. În caz de depășire între două nave cu vele, cea care vine din urmă trebuie, ca regulă generală, să treacă prin partea de unde cea depășită primește 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 ambarcațiunilor mici în raport cu navele de alte categorii și nici în cazul depășirii ambarcațiunilor mici de către alte ambarcațiuni mici.

#### **Articolul 6.11 - Depășirea interzisă prin semnalele căii navigabile**

Fără a încălca prevederile paragrafului 1 al art. 6.08, depășirea 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). Totuși, această interdicție nu se aplică atunci când cel puțin unul dintre convoaie este un convoi împins ale cărui dimensiuni maxime nu depășesc 110 m lungime și 12 m lățime.

## C. ALTE REGULI DE NAVIGAȚIE

### **Articolul 6.12 - Navigația 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 obligație B.1, B.2, B.3 sau B.4 (Anexa nr. 7). Terminarea unor astfel de sectoare poate fi anunțată prin semnalul de indicație E.11 (Anexa nr. 7).

2. Într-un astfel de sector, navele care navigă în amonte nu trebuie în nici un caz să stâñjenească navigația navelor care navigă în aval; în special, la apropierea de semnalul de obligație B.4, ele trebuie la nevoie să-și micșoreze viteza și chiar să se opreasă pentru a permite navelor care navigă în aval să-și execute manevra lor.

### **Articolul 6.13 - Întoarcerea**

1. Navele pot întoarce numai după ce s-au asigurat că mișările celorlalte nave permit efectuarea manevrei fără pericol și fără ca celelalte nave să fie obligate să-și 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-și modifice viteza, nava care dorește să întoarcă trebuie, înainte de a întoarce, să-și anunțe manevra în timp util, emițând:

a) “*un sunet lung urmat de un sunet scurt*” dacă dorește să întoarcă la tribord

sau,

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

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

4. Prevederile de la paragraful 1 până la paragraful 3 de mai sus nu se aplică ambarcațiunilor mici în raport cu nave de alte categorii. Pentru ambarcațiunile mici în raport una cu alta, se aplică numai prevederile paragrafului 1 și 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 excepția bacurilor, în cazul navelor care își părăsesc locul de ancorare sau de acostare fără a efectua întoarcerea; totuși 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 unitățile unui convoi remorcat**

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

## **Articolul 6.16 – Porturi și afluenți: intrare și ieșire, ieșirea urmată de traversarea căii navigabile principale**

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

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

În anumite cazuri, căile navigabile considerate ca afluenți 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 intenționată, pot sau trebuie să oblige alte nave să-și modifice drumul sau viteza, trebuie să-și anunțe această manevră, în timp util emițând:

- a) „*trei sunete lungi*” urmate de „*un sunet scurt*” atunci când, pentru a intra sau după ieșire trebuie să se îndrepte la tribord;
- b) „*trei sunete lungi*” urmate de „*două sunete scurte*” atunci când, pentru a intra sau după ieșire, trebuie să se îndrepte la babord;
- c) „*trei sunete lungi*” atunci când după ieșire intenționează 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-și modifice drumul și viteza. Această prevedere se aplică și atunci când semnalul de obligație B.10 (Anexa nr. 7) este amplasat pe calea navigabilă lângă ieșirea dintr-un bazin portuar sau dintr-un affluent.

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

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

Navele nu pot ieși dintr-un bazin portuar sau dintr-un affluent atunci când lângă ieșire este instalat semnalul de interzicere A.1, în combinație cu semnalul auxiliar din Anexa nr. 7, secțiunea II, paragraful 2.

6. Chiar dacă această manevră poate obliga navele care navigă pe calea navigabilă principală să își modifice drumul sau viteza, navele pot intra într-un bazin portuar sau într-un affluent dacă semnalul de indicație E.1, combinat cu semnalul auxiliar din secțiunea II, paragraful 2 (Anexa nr. 7), este instalat pe calea navigabilă principală. Ele pot ieși din bazinul portuar sau din affluent dacă la ieșire este instalat semnalul de indicație E.1, combinat cu semnalul auxiliar din Anexa nr. 7, secțiunea II, paragraful 2; în acest ultim caz semnalul de obligație 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 ambarcațiunilor mici în comportarea lor în raport cu nave de altă categorie, nici cele ale paragrafului 4 navelor care nu sunt ambarcațiuni mici în raport cu acestea din urmă. Prevederile paragrafului 2 nu se aplică ambarcațiunilor mici în raport una cu alta.

#### **Articolul 6.17 - Navigația la aceeași înălțime a navelor în marș pe același drum și interdicția de apropiere între nave**

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

2. În afara cazurilor de depășire sau încrucișare este interzis a se naviga la o distanță mai mică de 50 m de o navă, convoi împins sau o formăjune 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 marș, de a se agăta de acestea sau de a naviga în siajul lor fără aprobarea expresă a conducătorului.

4. Schiorii nautici și persoanele care practică un sport nautic fără a utiliza în acest scop nave trebuie să păstreze o distanță suficientă față de navele și materialele plutitoare în marș, precum și față de aparatele plutitoare în lucru.

#### **Articolul 6.18 - Interzicerea de a lăsa să se târască ancore, parâme sau lanțuri**

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

2. Această interdicție nu se aplică nici în cazul micilor mișcări la locurile de staționare, nici la manevre; totuși, ea se aplică acestor mișcări și 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 indicație E.6 (Anexa nr. 7).

#### **Articolul 6.19 - Navigația în derivă**

1. Navigația în derivă este interzisă fără o autorizație a autorității competente.

2. Navele care se lasă să coboare cu prova în amonte, cu mașina înainte, sunt considerate ca navigând în amonte și nu ca navigând în derivă.

#### **Articolul 6.20 - Valuri**

1. Navele trebuie să-și reglezze viteza pentru a evita crearea de valuri sau a efectelor de sucțiune exagerate care pot fi de natură a provoca daune navelor în staționare sau în marș sau lucrărilor. În special, navele trebuie să-și reducă viteza în timp util, aceasta ne trebuind să scadă sub viteza necesară pentru a guverna în siguranță:

- a) înainte de intrarea în porturi;
  - b) în apropierea navelor acostate la mal sau la debarcadere, sau care sunt sub operațiuni de încărcare sau descărcare;
  - c) în apropierea navelor care se găsesc în staționare în locurile obișnuite de staționare;
  - d) în apropierea bacurilor care nu navigă liber;
  - e) pe sectoarele căii navigabile desemnate de autoritățile competente; aceste sectoare pot fi semnalizate cu semnalul de interzicere A.9 (Anexa nr.7).
2. Fără a încălca prevederile art. 1.04, obligațiile navelor conform prevederilor de la paragrafele 1 b) și 1 c) de mai sus, nu sunt în raport cu ambarcațiunile mici.
3. În apropiere de navele ce poartă luminile prevăzute la paragraful 1 c) de la art. 3.25 și, în apropiere de navele, materialele plutitoare sau instalațiile plutitoare care poartă luminile, prevăzute la paragraful 1 de la art. 3.29, celelalte nave trebuie să-și 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 mențină 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 operațiunilor de acostare sau de ancorare înainte ca semnalul navigabil să nu fie degajat de respectivele nave și conducătorul convoiului să nu se fi asigurat că ele sunt puse în deplină siguranță.
4. Barjele pentru nave nu pot fi așezate în capul unui convoi împins decât dacă ancorele pot fi dispuse în capul convoiului.
  5. Este interzisă navigația 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<sup>1</sup> – 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 formătune în cuplu cu o navă dotată cu un dispozitiv de guvernare și cu un echipaj suficient.

## **Articolul 6.22 - Întreruperea temporară a navegației**

Atunci când autoritățile competente fac cunoscut printr-un semnal general de interzicere A.1 (Anexa nr. 7) că navegația este interzisă temporar, toate navele trebuie să oprească în fața acestui semnal de interzicere.

### **Articolul 6.22<sup>1</sup> - Navegația în dreptul aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate 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) și 1 d), sau panoul semnalului A.1 (anexa 7), balonul roșu sau pavilionul roșu prescrise la articolul 3.25, paragrafele 1 b) și 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 mișcarea celorlalte nave permite efectuarea traversării fără pericol și fără ca aceste alte nave să fie obligate să-și 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 staționeze la locurile stabilite de către căpitania de port. Dacă nu s-au stabilit anumite locuri de staționare, trebuie să staționeze în aşa fel încât șenalul navigabil să rămână liber;
- b) navegația bacurilor pe cablul longitudinal este interzisă;
- c) bacurile nu trebuie să rămână în șenalul navigabil după terminarea serviciului lor.

## **E. TRECEREA PE SUB PODURI, PRIN BARAJE ȘI ECLUZE**

### **Articolul 6.24 - Trecerea pe sub poduri și prin baraje - Generalități**

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

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

- a) semnalul de interzicere A.10 (Anexa nr. 7), navegația este interzisă în afara spațiului cuprins între cele două panouri care formează acest semnal;
- b) semnalul de recomandare D.2 (Anexa nr. 7), este recomandat ca navegația să se facă în spațiul 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 roșii sau panouri roșu - alb - roșu (semnal de interzicere A.1 – Anexa nr. 7), navigația 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 preferință respectivele deschideri.

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

Dacă trecerea are semnalizarea prevăzută la paragraful 2 b) de mai sus, navigația 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 navigație este pe riscul și răspunderea conducerii.

## **Articolul 6.26 - Trecerea pe sub poduri mobile**

1. Fără a încălca celelalte prevederi ale prezentului Regulament și alte dispoziții aplicabile, la apropierea și la trecerea pe sub podurile mobile, conducerii trebuie să se conformeze ordinelor care le sunt eventual date de personalul podului în vederea siguranței și a bunei ordini a navigației 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-și reducă viteza de mars. Dacă nu pot sau nu doresc să treacă pe sub pod, în cazul în care pe mal sunt instalate panourile de obligație B.5 (Anexa nr. 7), ele trebuie să se opreasă înainte de aceste panouri.

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

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

- a) una sau mai multe lumini roșii semnificând interzicerea trecerii;
- b) lumină roșie și o lumină verde la aceeași înălțime sau o lumină roșie deasupra unei lumini verzi semnificând *trecerea este încă interzisă, dar podul este în curs de deschidere și navele trebuie să se pregătească pentru mars*;
- c) una sau mai multe lumini verzi semnificând *trecerea este permisă*;
- d) două lumini roșii suprapuse semnifică *serviciul de deschidere a podului pentru navigație este întrerupt*;

- e) o lumină galbenă instalată pe pod combinată cu semnalizarea prevăzută la paragrafele 4 a) și 4 d) de mai sus semnifică *trecerea interzisă cu excepția navelor de înălțime redusă; navigația este permisă în ambele sensuri*;
- f) două lumini galbene instalate pe pod combinate cu semnalizarea prevăzută la paragrafele 4 a) și 4 d) de mai sus semnifică *trecerea interzisă cu excepția navelor de înălțime redusă; navigația este interzisă în celălalt sens*.

5. Luminile roșii prevăzute la paragraful 4 de mai sus pot fi înlocuite cu panouri roșu - alb - roșu (semnal de interzicere A.1 – Anexa nr. 7 ), luminile verzi cu panouri verde - alb - verde (semnal de indicație 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 instalație de radiotelefonie conformă cu dispozițiile articolului 4.05. Pe toată durata navegației la înălțimea podului, instalația 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 roșii sau panouri roșu - alb - roșu (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 și la dreapta prin semnalul de indicație E.1 ( Anexa nr. 7 ).

#### **Articolul 6.28 - Trecerea prin ecluze**

1. La apropierea de locurile de staționare a navelor în fața ecluzelor, navele trebuie să-și reducă viteza de marș. Dacă nu pot sau nu vor să intre imediat în ecluză, navele trebuie, în cazul în care pe mal este instalat un panou de obligație B.5 (Anexa nr. 7), să se opreasă înainte de acest panou.
2. La locurile de staționare ale navelor în fața ecluzelor și în ecluze, navele echipate cu instalație radiotelefonică care le permite să comunice pe canalele de informații pentru navegație, trebuie să păstreze legătura pe canalul de lucru al ecluzei respective.
3. Trecerea prin ecluze se face în ordinea sosirii navelor la locurile de staționare din fața ecluzelor. Ambarcațiunile 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 ambarcațiunile 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 staționare a navelor din fața ecluzelor, orice depășire este interzisă.
5. În ecluze, ancorele trebuie să fie ridicate complet; aceasta este valabil și la locurile de staționare a navelor din fața ecluzelor, atât timp cât ancorele nu se folosesc.
6. La intrarea în ecluze, navele trebuie să-și reducă viteza astfel încât să evite orice coliziune cu porțile sau cu dispozitivele de protecție sau cu alte nave, materiale plutitoare sau instalații plutitoare.

7. În ecluze:

- a) dacă pe pereții de rezistență a camerei ecluzei sunt indicate limite, navele trebuie să se mențină între aceste limite;
- b) în timpul umplerii și golirii camerei ecluzei și până în momentul primirii autorizației de ieșire, navele trebuie să fie legate, iar manevrarea legăturilor trebuie să fie asigurată astfel încât să împiedice orice coliziune cu pereții de rezistență, porțile sau dispozitivele de protecție 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 și 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 și până în momentul primirii autorizației de ieșire, mijloacele mecanice de propulsie ale navelor nu pot fi folosite decât în cazuri speciale, pentru siguranța ecluzării;
- f) ambarcațiunile mici trebuie să se țină la distanță de celelalte nave.

8. În ecluze și în avanporturile ecluzelor este obligatorie menținerea unei distanțe laterale minime de 10 m față de navele sau convoaiele care poartă lumina albastră sau conul albastru prevăzut la art. 3.14, paragraful 1. Totuși, această obligație nu se aplică navelor sau convoaielor care poartă această semnalizare și nici navelor prevăzute la art. 3.14, paragraful 7.

9. Navele și 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 și 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 și navelor și aparatelor plutitoare și a oricărui pericol pentru persoanele de la bord.

12. În vederea asigurării securității și a bunei ordini a navigației, a rapidității trecerii prin ecluze sau a deplinei lor utilizări, personalul ecluzelor poate da instrucțiuni suplimentare, precum și instrucțiuni derogatorii de la prevederile prezentului articol. În ecluze și la locurile de staționare în fața ecluzelor, navele trebuie să se conformeze respectivelor instrucțiuni.

### **Articolul 6.28<sup>1</sup> - Intrarea și ieșirea din ecluze**

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

- a) două lumini roșii instalate una deasupra celeilalte: - *acces interzis, ecluza nu lucrează*;
- b) o lumină roșie izolată sau două lumini roșii instalate pe orizontală: - *acces interzis, ecluza închisă*;
- c) una dintre cele două lumini roșii instalate pe orizontală este stinsă sau o lumină roșie și una verde instalate pe orizontală sau o lumină roșie deasupra unei lumini verzi: - *acces interzis, ecluza se pregătește pentru deschidere*;
- d) o lumină verde izolată sau două lumini verzi instalate pe orizontală: - *acces permis*.

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

- a) una sau două lumini roșii: *ieșirea interzisă*
- b) una sau două lumini verzi: *ieșirea permisă*

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

4. În lipsa luminilor și a panourilor accesul și ieșirea 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 aparținând căpitanilor de port, navele de stins incendiu, navele de poliție, vamă, salvare, servicii sanitare care se deplasează din motive urgente de serviciu;
- b) navele cărora autoritatea competență le-a acordat în mod expres prioritate și care poartă flamura roșie prevăzută la articolul 3.17.

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

### **F. VIZIBILITATE REDUSĂ; NAVIGAȚIA CU AJUTORUL RADARULUI**

#### **Articolul 6.30 – Reguli generale de navigație în condiții de vizibilitate redusă; utilizarea radarului**

1. În condiții de vizibilitate redusă toate navele trebuie să naveze cu radarul.

2. Navele care se deplasează în condiții de vizibilitate redusă trebuie să naveze la viteza de siguranță, ținând cont de vizibilitate, de prezenta și de mișcarea altor nave și de condițiile locale. Navele trebuie să dea prin radiotelefond celorlalte nave informațiile necesare pentru securitatea navigației. Când se deplasează în condiții de vizibilitate redusă mici 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 senalul 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 și 6, și 6.05 în ce privește emitera 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 și nava autopropulsată din fața convoiului nu mai este posibilă. Pentru convoaiele remorcate care naveze în aval, este interzis să se naveze 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 staționării**

1. În condiții de vizibilitate redusă, navele sau instalațiile plutitoare în staționare pe șenal, sau în apropierea acestuia în afara porturilor și a locurilor special desemnate staționării de către autoritățile competente, trebuie să stea pe ascultare pe canalul navă - navă. Imediat ce descoperă prin radiotelefonie că se apropie alte nave sau imediat și 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-și indice poziția (km fluvial) prin radiotelefonie sau să emită următoarele semnale sonore:

- a) când se află pe partea stângă a șenalului (pentru un observator care stă cu fața spre aval), *o serie simplă de bătăi de clopot*;
- b) când se află pe partea dreaptă a șenalului (pentru un observator care stă cu fața spre aval), *o serie dublă de bătăi de clopot*;
- c) când se află în poziție 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 remorcheră-împingătoare. În cazul unei formațiuni în cuplu ele se aplică numai unei singure nave din formațiune. Într-un convoi remorcat, prevederile paragrafului 1 de mai sus se aplică remorcherului și ultimei nave din convoi.

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

## **Articolul 6.32. Navigația cu radar**

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

2. De îndată ce o navă care navigă în amonte cu radarul zărește 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 circulație precum și poziția sa (km fluvial) și să convină cu aceste nave procedura de intersectare.

3. De îndată ce o navă care navigă în aval cu radarul zărește pe ecranul radarului o navă a cărei poziție sau traseul urmat ar putea provoca un pericol și 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 atenția acestei nave despre situația periculoasă prin radiotelefonie și 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 triton al vizat la paragraful 6 c) a articolului 1.01 și să repete acest semnal sonor atâtă timp cât este necesar; acesta dispoziție nu se aplică micilor ambarcațiuni;
- b) să-și reducă viteza și să se opreasă cu provă către aval sau să vireze, dacă e necesar. Orice navă care navigă în aval, imediat ce audă 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 apropiе 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 atâtă timp cât este necesar;
- d) să-și reducă viteza și să se opreasca 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 și 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 naveze 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 și poziția sa (km fluvial). De asemenea trebuie să indice că nu navigă cu radarul și 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 apropii cât mai mult de acest mal și, la nevoie, să se opreasca acolo, până ce se face trecerea;
  - dacă nu se găsește în proximitatea unui mal și 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 – Priorități speciale**

1. În caz de întâlnire sau de drumuri care se încrucișează, celelalte nave trebuie să 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 încruiscează între o navă vizată la paragraful 1 a) de mai sus și 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 și activități similare**

1. Schiul nautic sau activitățile similare sunt permise numai ziua și în condiții de bună vizibilitate. Căpităniile de port stabilesc zonele în care aceste activități sunt permise sau interzise.
2. Conducătorul navei care asigură remorcarea trebuie să fie însoțit de o persoană însărcinată cu serviciul remorcii și cu supravegherea schiorului care este aptă să-și asume acest rol.
3. Cu excepția cazurilor când navigă pe un șenal ce le este rezervat în mod exclusiv, navele care asigură remorcarea și schiorii nautici, trebuie să păstreze o distanță suficientă față de alte nave, maluri și înotători.
4. Parâma de tracțiune a schiorului nu trebuie să 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 șenalului și 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 pescuiește și 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 navigația și anume:
  - a) pe traseul obișnuit al navelor care poartă semnalizarea prevăzută la art.3.16;
  - b) la intrarea în porturi;
  - c) în apropierea locurilor de staționare;
  - d) în zonele rezervate schiului nautic sau altor activități 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 STAȚIONARE**

#### **Articolul 7.01 - Principii generale de staționare**

1. Fără a încălca celealte prevederi ale prezentului Regulament, navele și materialele plutitoare trebuie să își aleagă locul de staționare cât mai aproape de mal atât cât le permite pescajul și condițiile locale și, în toate cazurile să nu împiedice navigația.
2. Independent de condițiile speciale impuse de autoritățile competente, instalațiile plutitoare trebuie să fie amplasate astfel încât să lase semnalul liber pentru navegăție.
3. Navele, grupările de nave și materialele plutitoare în staționare, precum și instalațiile 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 stârjenire pentru alte nave ținând cont de curent, de vânt, de variațiile nivelului apei, precum și de efectele de suțjune provocate de alte nave și de valuri.

#### **Articolul 7.02 – Staționare**

1. Navele și materialele plutitoare precum și instalațiile plutitoare, nu pot staționa:
  - a) în sectoarele căii navigabile unde staționarea este de regulă interzisă;
  - b) în sectoarele desemnate de autoritățile 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 și sub liniile electrice aeriene de înaltă tensiune;
  - e) în trecerile înguste conform prevederilor articolului 6.07 și la apropierea lor, de asemenea, în acele sectoarele care, în cazul staționării navelor, devin treceri înguste, de asemenea în imediata apropiere de aceste sectoare;
  - f) la intrările și ieșirile 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 indicație E.8 (Anexa nr. 7);
  - j) în dreptul unei nave care poartă semnalul prevăzut la articolul 3.33, la o distanță 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) și a căror lățime, măsurată de la semnal, este indicată în metri pe acesta.
  - l) în ecluze, fără aprobarea căpităniei.
2. În sectoarele în care staționarea este interzisă în baza prevederilor paragrafelor 1 a) până la 1 d) de mai sus, navele și materialele plutitoare, precum și instalațiile plutitoare nu pot staționa decât în zonele de staționare indicate printr-unul din semnalele de indicație E.5 până la E.7 (Anexa nr. 7), în condițiile prevăzute de art. 7.03 până la art. 7.06 de mai jos.

### **Articolul 7.03 - Ancorarea**

1. Navele și materialele plutitoare, precum și instalațiile 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 și materialele plutitoare, precum și instalațiile plutitoare, nu pot ancora decât în sectoarele indicate prin semnalul de indicație E.6 (Anexa nr. 7) și numai pe partea căii navigabile unde este instalat acest semnal.

### **Articolul 7.04 - Legarea**

1. Navele și materialele plutitoare, precum și instalațiile 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 și materialele plutitoare, precum și instalațiile plutitoare, nu se pot lega decât în sectoarele indicate prin semnalul de indicație E.7 (Anexa nr. 7) și numai pe partea de cale navigabilă unde este instalat acest semnal.
3. Se interzice folosirea pentru legare a arborilor, panourilor, parapețiilor, stâlpilor, postamentelor, coloanelor, scărilor metalice, balustradelor și a altor asemenea.

### **Articolul 7.05 - Locuri de staționare**

1. În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5 (Anexa nr. 7), navele și materialele plutitoare nu pot staționa decât pe partea de cale navigabilă pe care este instalat acest semnal.
2. În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5.1. (Anexa nr. 7), navele și materialele plutitoare pot staționa numai în sectorul marcat de acest semnal și la o distanță de semnal indicată în metri pe acesta.
3. În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5.2 (Anexa nr. 7), navele și materialele plutitoare nu pot staționa decât pe sectorul cuprins între cele două distanțe indicate în metri pe semnal. Aceste distanțe se măsoară de la semnal.
4. În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5.3 (Anexa nr. 7), numărul navelor și a materialelor plutitoare staționate bord la bord pe acea parte căii navigabile, unde acest semnal este instalat, nu poate fi superior numărului înscris în cifre romane pe semnal.
5. În locurile de staționare, în lipsa altor prevederi, navele trebuie să fie staționate bord la bord, începând de la mal, pe acea parte a căii navigabile pe care este instalat semnalul.
6. Atunci când, în completarea semnalelor de la mal, acvatoriu locului de staționare se delimitiază și cu semnale plutitoare, acestea se marchează:
  - în partea dreaptă a șenalului, cu geamanduri luminoase de interzicere A.5 ( Anexa nr. 8 );
  - în partea stângă a șenalului, cu geamanduri luminoase A.6 ( Anexa nr. 8 ).În acest caz, semnalele plutitoare separă șenalul de acvatoriu locului de staționare.

## **Articolul 7.06 - Autorizarea staționării pentru anumite categorii de nave**

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

## **Articolul 7.07 - Staționarea în apropierea navelor, convoaielor împinse și formațiilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase**

1. Distanța minimă ce trebuie respectată între două nave, convoaie împinse și formații în cuplu în staționare 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 și formațiile în cuplu, poartă un număr diferit de conuri albastre sau lumini albastre, distanța 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 aceeași 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 staționare, căpitanile de port pot da derogări în cazuri particulare.

## **Articolul 7.08 - Paza și 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 și care se află în staționare.

4. Toate celelalte nave, materialele plutitor și instalațiile plutitoare trebuie să fie, în staționare, supravegheate de o persoană capabilă să intervenă 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 „Păstrați distanța”**

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

- 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 viața oamenilor sau pentru navigație, 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 viața oamenilor sau pentru navigație 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 formătivă în cuplu, semnalul „*Păstrați distanța*” trebuie dat de nava la bordul căreia se găsește conducătorul convoiului.

2. Semnalul „*Păstrați distanța*” se compune dintr-un semnal sonor și un semnal luminos. Semnalul sonor este constituit dintr-un sunet lung și un sunet scurt care se repetă pe o durată de cel puțin 15 minute.

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

După declansarea sa, semnalul „*Păstrați distanța*” trebuie să continue automat până la final; întrerupătorul său trebuie să fie construit de o manieră care să excludă posibilitatea punerii sale în funcțiune accidental.

3. Navele care recepționează semnalul „*Păstrați distanța*” trebuie să ia toate măsurile posibile pentru a evita pericolul care amenință. În mod special ele trebuie:

- a) când drumul pe care îl urmează este către zona periculoasă, să se mențină la o distanță cât mai mare posibilă de aceasta și dacă este cazul, să întoarcă;
- b) când este nevoie să treacă prin zona periculoasă, să continue drumul cu viteza maximă posibilă.

4. Navele menționate în paragraful 3 trebuie să ia imediat următoarele măsuri:

- a) închiderea tuturor geamurilor și 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 opreasca funcționarea motoarelor și a mecanismelor auxiliare încă în funcțiune și apoi să fie debranșate;
- e) evitarea producerii scânteilor.

5. Prevederile paragrafului 4 de mai sus se aplică, de asemenea, navelor care se găsesc în staționare în apropierea zonei periculoase. Dacă este cazul, atunci când se recepționează semnalul „*Păstrați distanța*”, echipajul trebuie să părăsească nava.

6. Pentru luarea măsurilor prevăzute de la paragraful 3 până la paragraful 5, trebuie să se țină cont de direcția curentului fluviului precum și de direcția vântului.
7. Navele trebuie să ia toate măsurile prevăzute de la paragraful 3 până la paragraful 6, chiar și în cazul în care semnalul „*Păstrați distanța*” a fost dat de la mal.
8. Conducătorul navei care a recepționat semnalul „*Păstrați distanța*” trebuie să informeze imediat căpitania de port cea mai apropiată.

### **Articolul 8.02 Obligația de notificare**

1. Conducătorii navelor și 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-și notifice prezența pe calea navigabilă pe canalul de radiotelefondie indicat și să comunice următoarele date:
  2. Conducătorii navelor și convoaielor menționate la paragraful 1 vor comunica următoarele date:
    - a) tipul navei;
    - b) numele navei;
    - c) poziția, direcția marșului (aval, amonte);
    - d) numărul navei conform registrului navelor; pentru navele maritime – numărul OMI;
    - e) capacitatea de încărcare;
    - f) lungimea și lățimea;
    - g) tipul, lungimea și lățimea convoiului;
    - h) afundarea;
    - i) ruta;
    - j) portul de încărcare;
    - k) portul de descărcare;
    - l) felul și cantitatea mărfuii (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 excepția celor de la subpunctele c) și h) ale aceluiași paragraf, pot fi comunicate autorităților 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 anunțe atunci când nava sau convoiul său intră în sectorul supus obligației de notificare și când părăsește acest sector.

4. Atunci când o navă își întrerupe voajul pe un sector supus obligației de notificare, pe o perioadă mai mare de două ore, conducătorul navei trebuie să indice începerea și terminarea acestei întreruperi.

5. Atunci când datele de la paragraful 2 de mai sus se schimbă în cursul voajului pe sectorul supus obligației de notificare, autoritatea competentă trebuie să fie avertizată imediat.

6. Aceste informații sunt confidențiale și nu trebuie comunicate de către autoritatea competență altor persoane. În cazul unui accident, aceasta este totuși autorizată să furnizeze serviciilor de urgență precizările necesare pentru organizarea operațiunilor de salvare.

## CAPITOLUL 9

-Fără obiect -

## CAPITOLUL 10

### PREVENIREA POLUĂRII APELOR ȘI ELIMINAREA DEȘEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR

#### **Articolul 10.01. – Definiții**

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»: grăsimi 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 aşa 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 aşa 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 succese 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 spălată»: tanc sau cală care după spălare este în principiu aptă 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 și 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 îngăduie 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 îngăduie 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 aşa 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, nămolorile 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 – Registrul 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 registrul 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 aşa 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 înălăturate 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 ȚĂRII  
UNDE SE AFLĂ PORTUL DE ATAȘ SAU LOCUL DE ÎNMATRICULARE AL NAVEI**

<b>A</b>	.....	AUSTRIA
<b>B</b>	.....	BELGIA
<b>BG</b>	.....	BULGARIA
<b>BY</b>	.....	BELARUS
<b>BIH</b>	.....	BOSNIA ȘI HERTEGOVINA
<b>CH</b>	.....	ELVEȚIA
<b>CZ</b>	.....	REPUBLICA CEHĂ
<b>D</b>	.....	GERMANIA
<b>F</b>	.....	FRANȚA
<b>FI</b>	.....	FINLANDA
<b>HU</b>	.....	UNGARIA
<b>HR</b>	.....	CROAȚIA
<b>I</b>	.....	ITALIA
<b>LT</b>	.....	LITUANIA
<b>L</b>	.....	LUXEMBURG
<b>MD</b>	.....	REPUBLICA MOLDOVA
<b>MLT</b>	.....	MALTA
<b>N</b>	.....	ȚĂRILE DE JOS
<b>NO</b>	.....	NORVEGIA
<b>P</b>	.....	PORTUGALIA
<b>PL</b>	.....	POLONIA
<b>R</b>	.....	ROMÂNIA
<b>RUS</b>	.....	FEDERAȚIA RUSA
<b>SRB</b>	.....	SERBIA
<b>SE</b>	.....	SUEDIA
<b>SK</b>	.....	SLOVACIA
<b>SLO</b>	.....	SLOVENIA
<b>UA</b>	.....	UCRAINA

**Anexa nr. 2**  
**SCĂRI DE PESCAJ ALE NAVELOR**  
**DE NAVIGAȚIE 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 în 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. GENERALITĂȚI**

- 1.1** Schițele următoare se referă la semnalizarea prevăzută în articolele capitolului 3.
- 1.2** Schițele nu au decât un caracter de orientare; referindu-se exclusiv la textul Regulamentului care este singurul de bază.

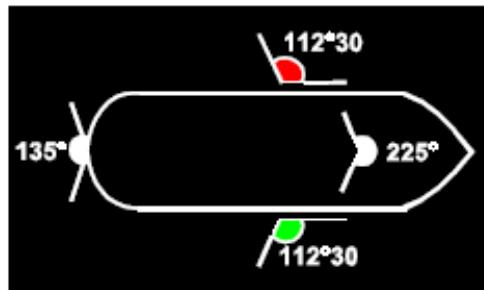
În ceea ce privește semnalizările suplimentare recomandate, schițele pot ilustra:

- fie numai semnalizarea suplimentară;
- fie în măsura în care se cere o mai bună înțelegere, pe lângă semnalizarea de bază (sau una din semnalizările de bază posibile) și semnalizarea suplimentară.

Sub schițe este descrisă numai semnalizarea suplimentară avută în vedere.

- 1.3** Convoaiele împinse ale căror dimensiuni maxime nu depășesc 110 m x 12 m, de asemenea formațiile în cuplu ale căror dimensiuni maxime nu depășesc 110 m x 23 m sunt considerate ca nave autopropulsate izolate (art. 3.01 paragraful 3).

- 1.4** Exceptând precizările particulare, semnificația următorilor termeni este cea dată la art. 3.01 paragraful 5, și anume:



**1.4.1 Lumină de catarg** – reprezintă o lumină albă puternică, continuă, vizibilă pe un arc de orizont de  $225^\circ$  dispusă în aşa fel, încât să fie văzută din provă până la  $22^\circ 30'$  înapoia traversului fiecărui bord.

**1.4.2 Lumini din borduri** – înseamnă o lumină verde clară în tribord și o lumină roșie clară în babord, fiecare din aceste lumini proiecteză o lumină continuă pe un arc de orizont de  $112^\circ 30'$  și se amplasează astfel încât să fie vizibile începând din provă până la  $22^\circ 30'$  înapoia traversului bordului corespunzător.

**1.4.3 Lumină de pupa** – înseamnă o lumină albă sau galbenă clară sau obișnuită continuă, vizibilă pe un arc de orizont de  $135^\circ$  și dispusă în aşa fel încât să fie vizibilă la  $67^\circ 30'$  în fiecare bord dinspre pupa.

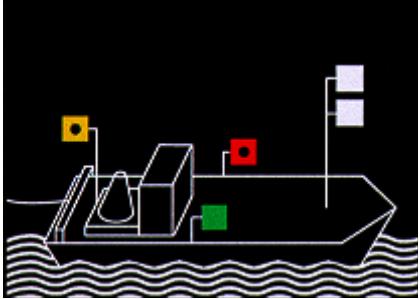
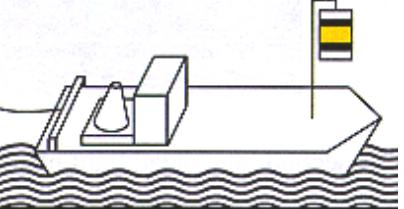
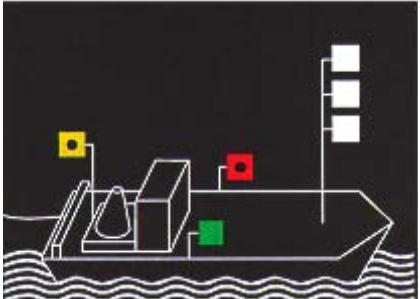
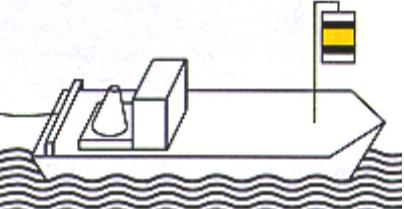
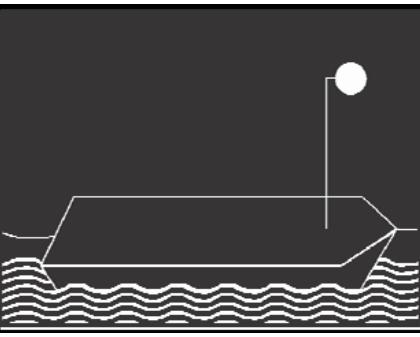
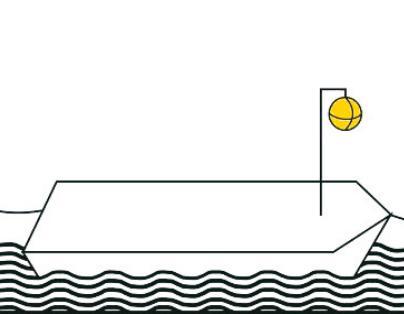
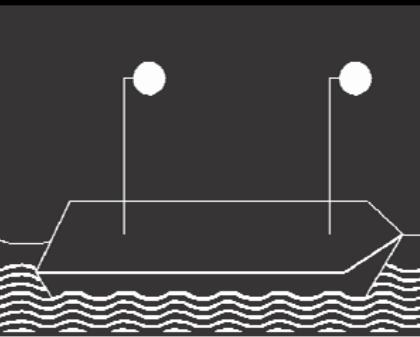
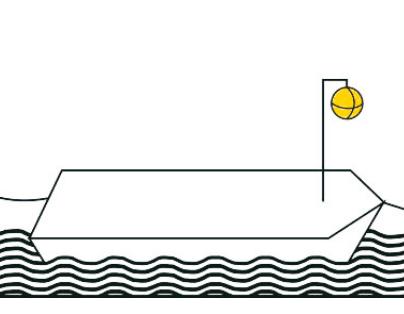
**1.4.4 Lumină vizibilă pe tot orizontul** – înseamnă o lumină continuă vizibilă pe un arc de orizont de  $360^\circ$ .

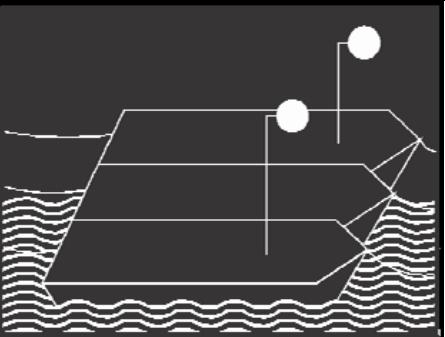
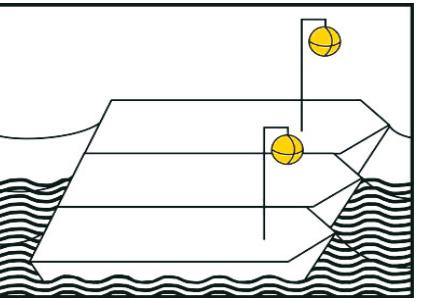
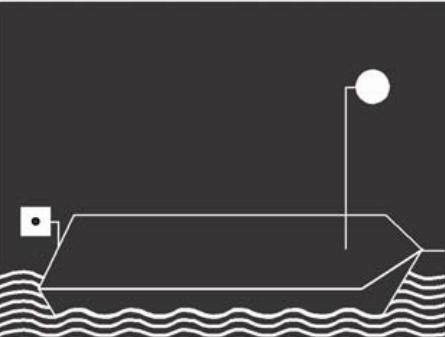
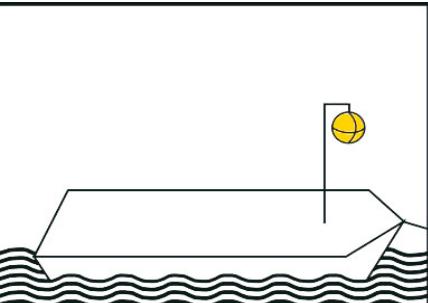
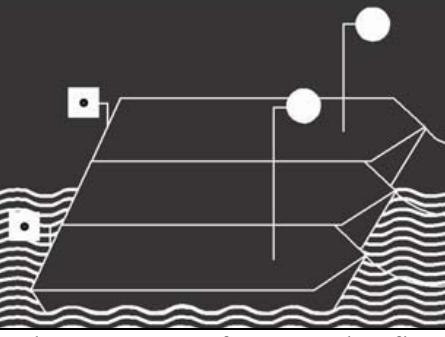
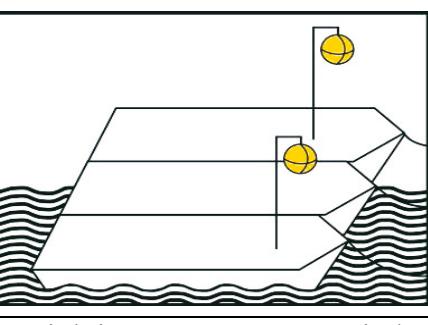
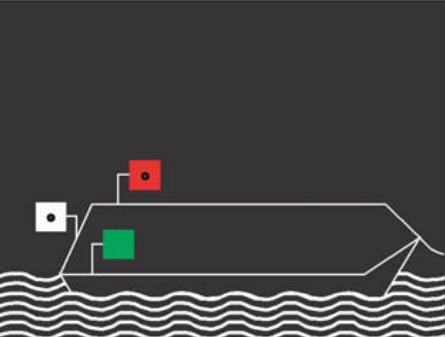
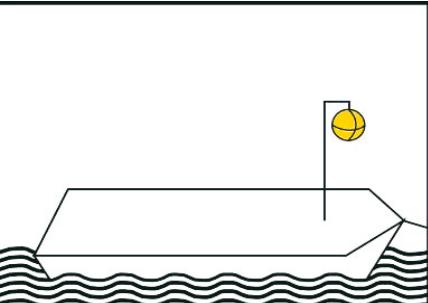
## 1.5 Explicația simbolurilor:

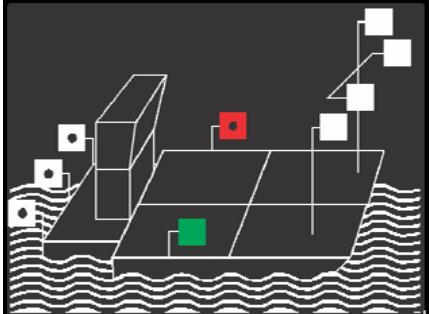
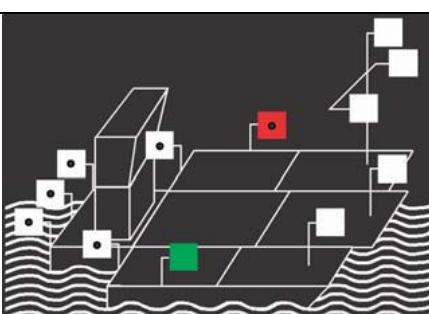
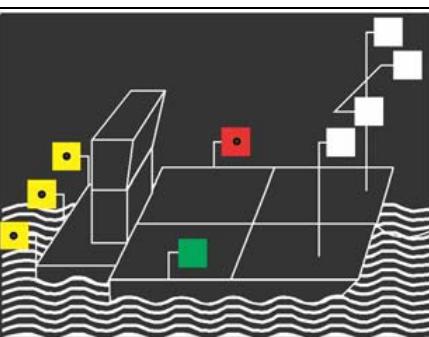
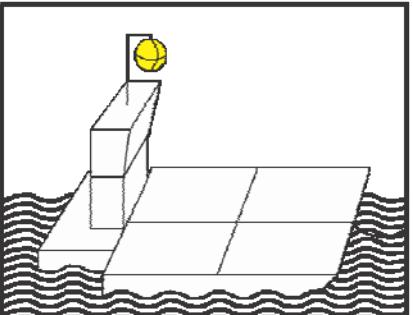
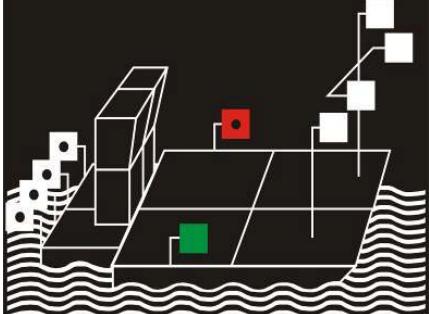
- a)  - lumină care nu este vizibilă pentru un observator (este marcată cu un punct în centrul său)
- b)  - lumină fixă vizibilă din toate părțile
- c)  - lumină fixă vizibilă numai pe un arc de orizont limitat
- d)  - lumină intermitentă
- e)  - lumină purtată din timp în timp sau lumină facultativă
- f)  - panou sau pavilion
- g)  - flamură
- h)  - balon
- i)  - cilindru
- j)  - con
- k)  - bicon
- l)  - reflector radar

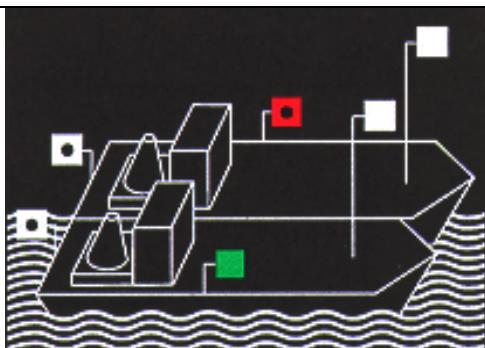
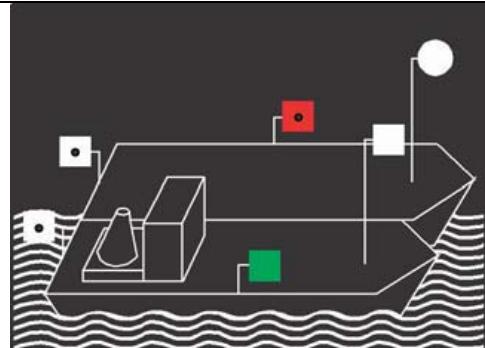
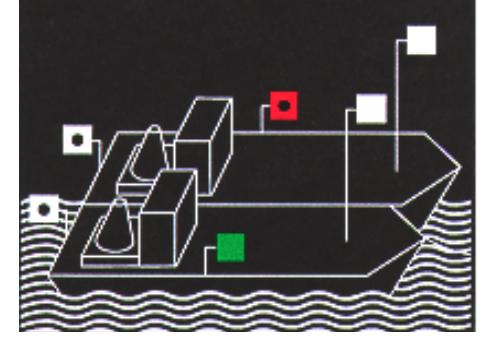
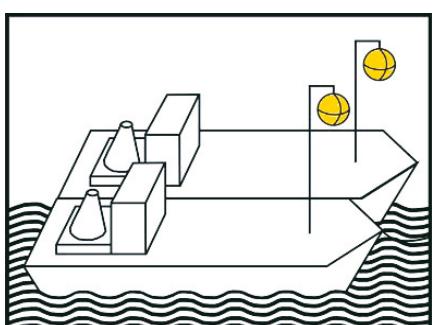
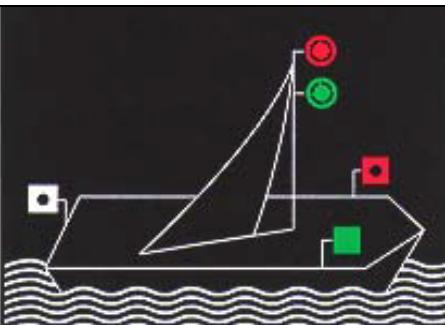
## 2. SEMNALIZAREA ÎN MARS

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	1	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.08, paragraf 1 : Nave autopropulsate izolate.		
	2	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
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 întărrire.		
	4	
Articol 3.08 paragraf 4 : Navă rapidă autopropulsată care navigă singură.		

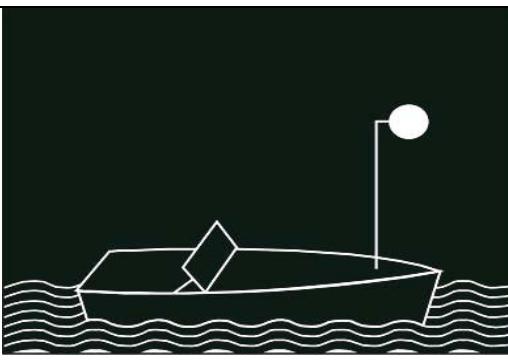
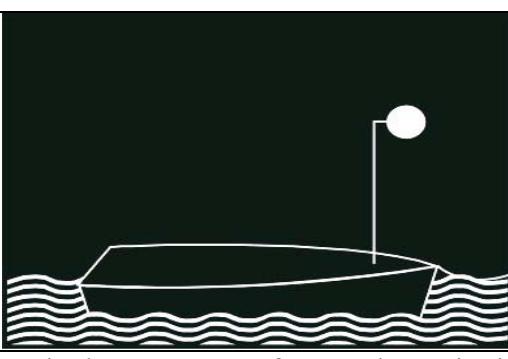
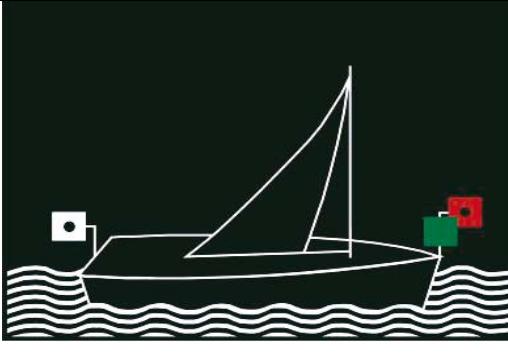
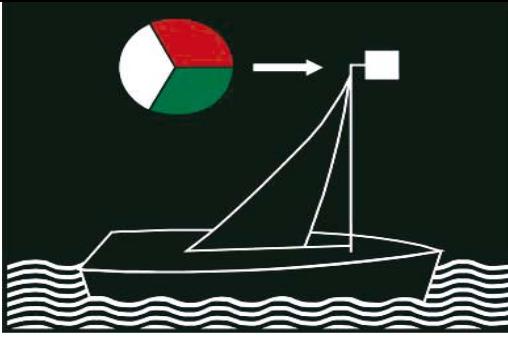
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	5	
Articol 3.09, paragraf 1 : Navă autopropulsată în marş din capul unui convoi remorcat sau navă autopropulsată de întărire.		
	6	
Articol 3.09, paragraf 2 : Fiecare din navele autopropulsate care navigă în fața unui convoi remorcat sau de întărire, atunci când sunt mai multe nave 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.		

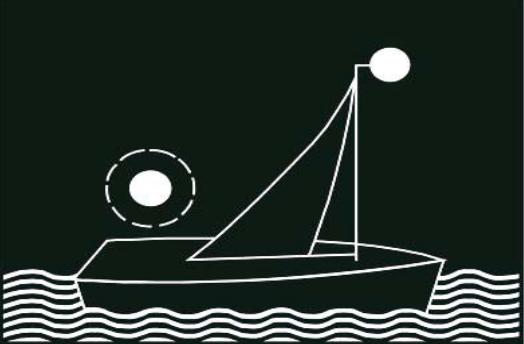
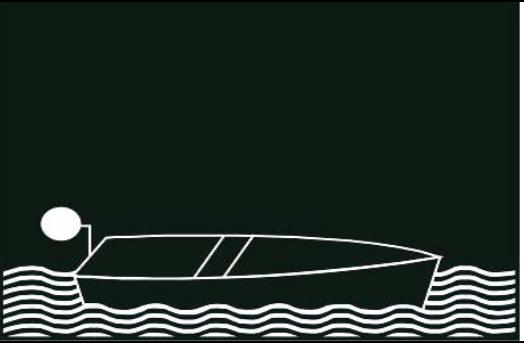
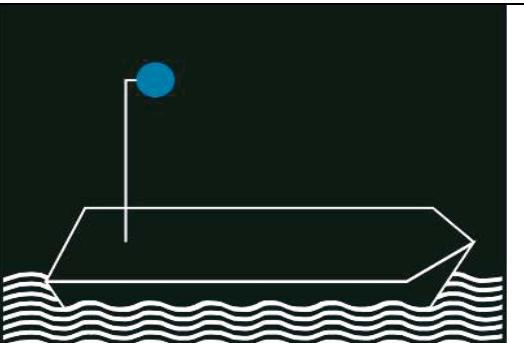
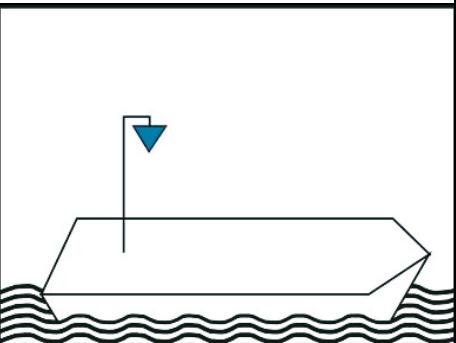
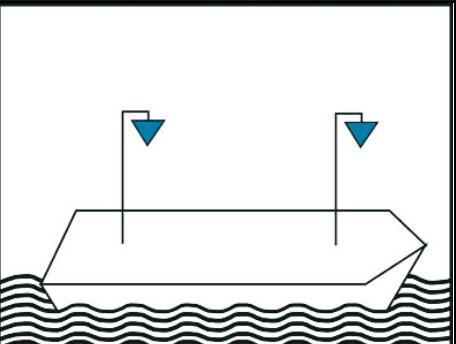
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	9	
Articol 3.09, paragraf 3, litera b) : Partea remorcată a unui convoi care cuprinde un rând alcătuit din mai mult de două nave cuplate.		
	10	
Articol 3.09, paragraf 4 : Nava aflată în ultimul rând al convoiului remorcat		
	11	
Articol 3.09, paragraf 4 : Navele aflate în ultimul 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.		

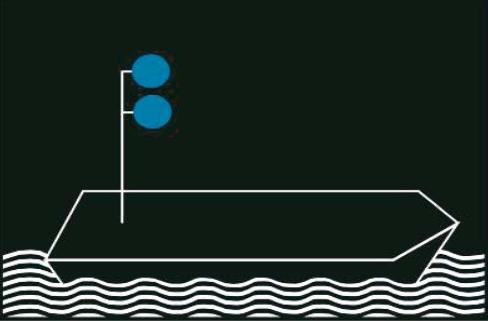
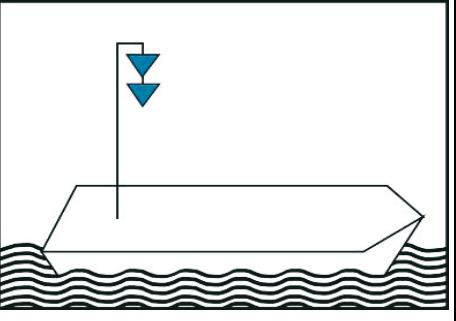
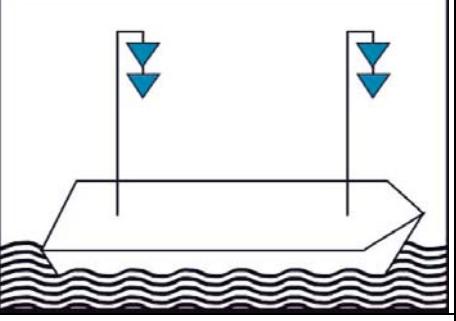
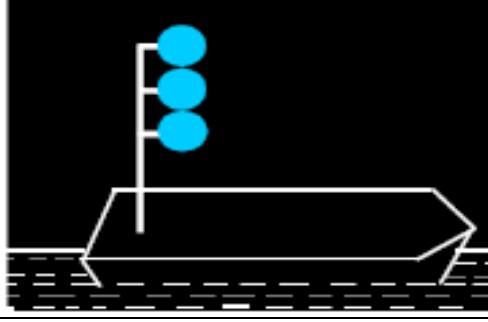
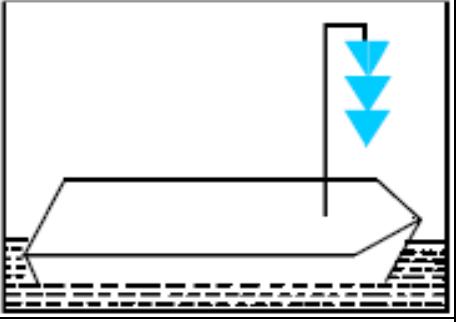
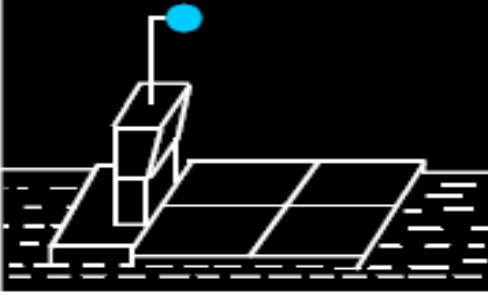
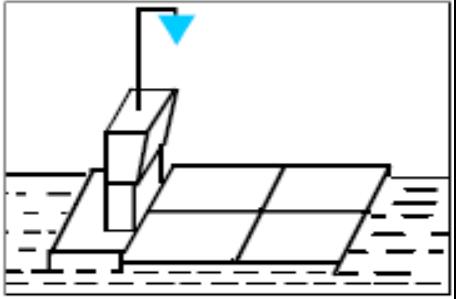
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	13	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.10, paragraf 1 : Convoaie împinse.		
	14	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.10, paragraf 1, litera c) ii) : Convoaie împinse, cu mai mult de două nave vizibile din spate pe toată lățimea.		
	15	
Articol 3.10, paragraf 2 : Convoaie împinse precedate de una sau mai multe nave autopropulsante de întărire.		
	16	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.10, paragraf 4 : Convoaie împinse la care propulsia este asigurată de două împingătoare.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	17	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.11, paragraf 1 : Formație în cuplu alcătuită din două nave autopropulsate.		
	18	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.11, paragraf 1 : Formație în cuplu alcătuită dintr-o navă autopropulsată și o navă nepropulsată		
	19	
Articol 3.11, paragraf 2 : Formații în cuplu care sunt precedate de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire.		
	20	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.12 : Nave cu vele.		

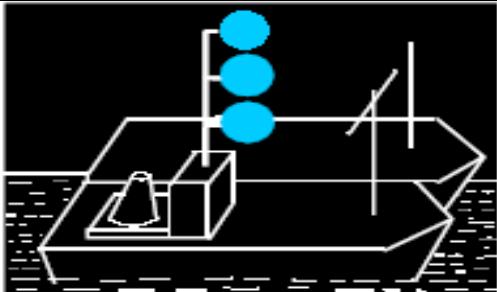
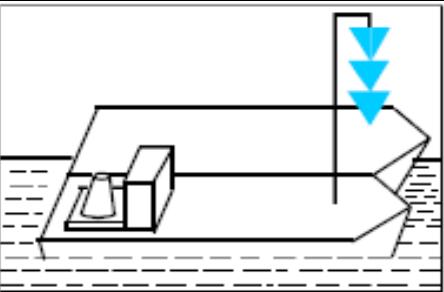
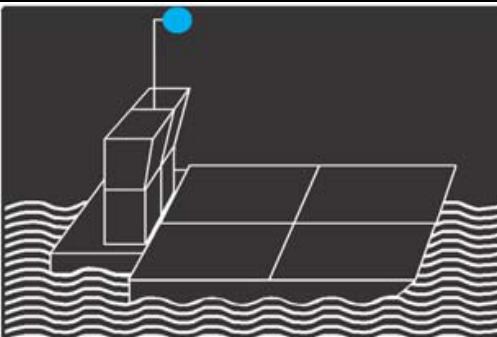
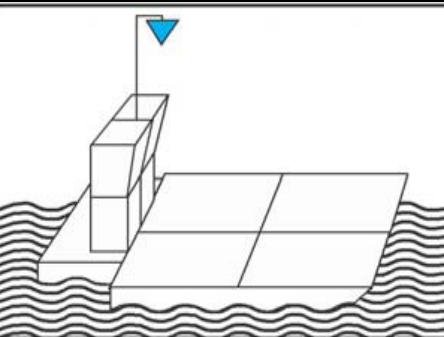
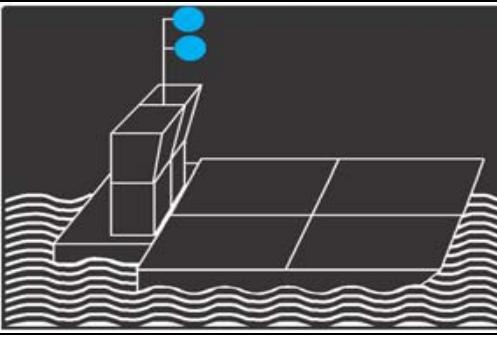
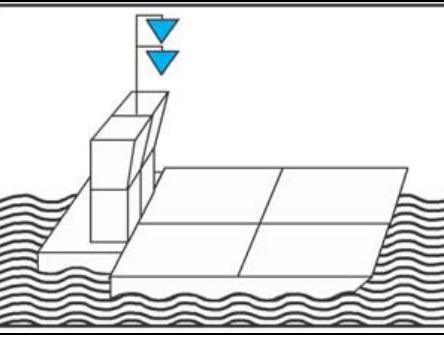
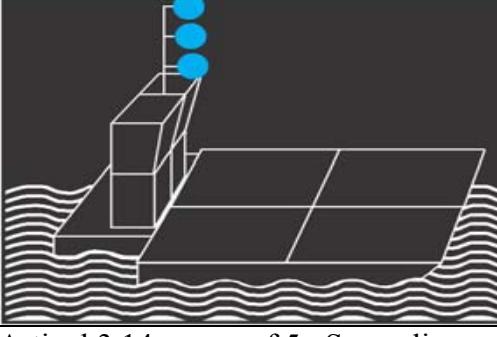
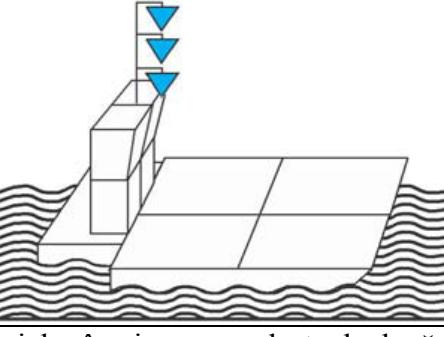
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	21	
Articol 3.12, paragraf 3 : Navă care navigă cu pânze și care utilizează în același timp propriile mijloace mecanice de propulsie.		
	22	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.13, paragraf 1 : Ambarcațiuni mici autopropulsate izolate: o lumină de catarg, clară și nu puternică, lumini din borduri, obișnuite și nu clare, o lumină de pupă sau:		
	23	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
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 pupă sau:		
	24	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
o lumină albă, vizibilă din toate părțile, luminile din borduri plasate conform schiței 22 sau 23		

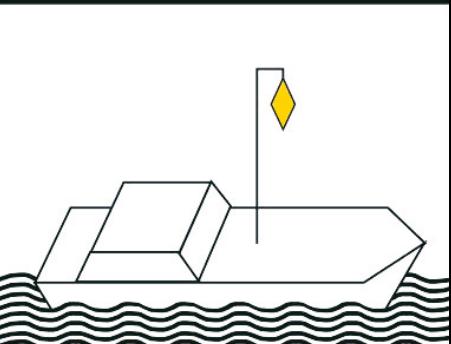
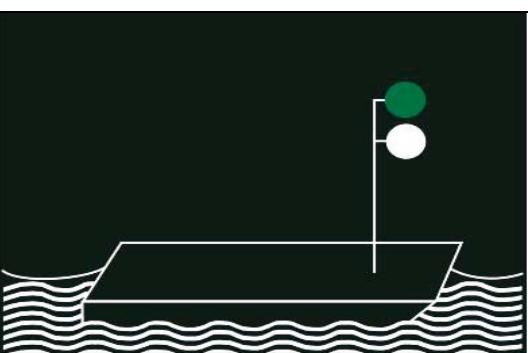
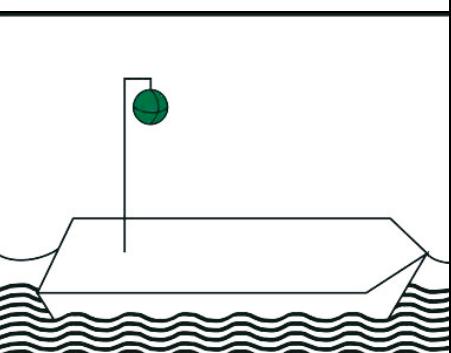
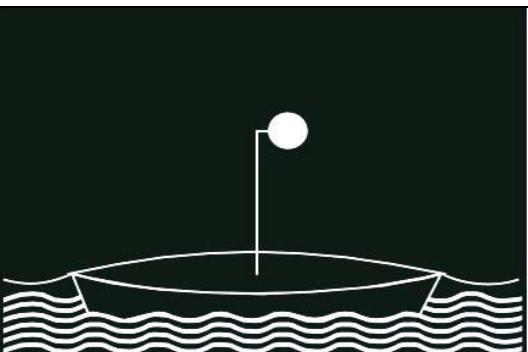
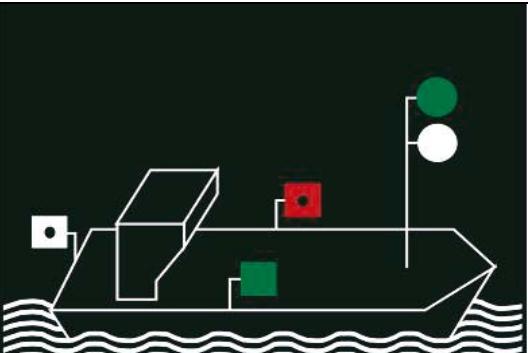
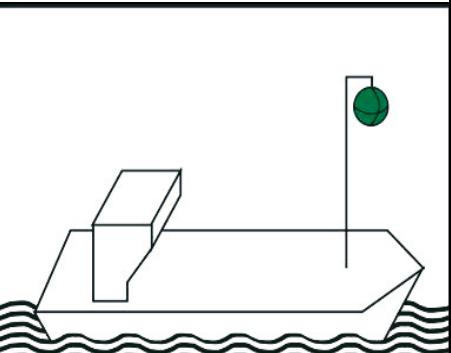
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	25	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.13, paragraf 2 : Ambarcațiuni mici autopropulsate izolate, cu o lungime mai mică de 7 m.		
	26	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.13, paragraf 4 : Ambarcațiuni mici remorcate sau duse (legate) în cuplu.		
	27	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
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	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
lumini din borduri, care pot fi obișnuite sau clare și o lumină de pupa dispuse în aceeași lampă în vârful catargului.		

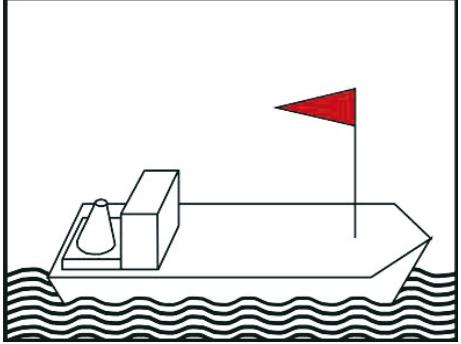
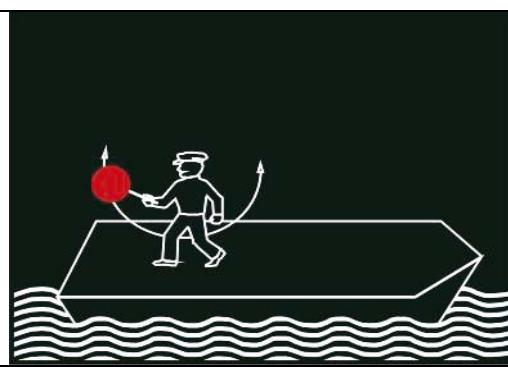
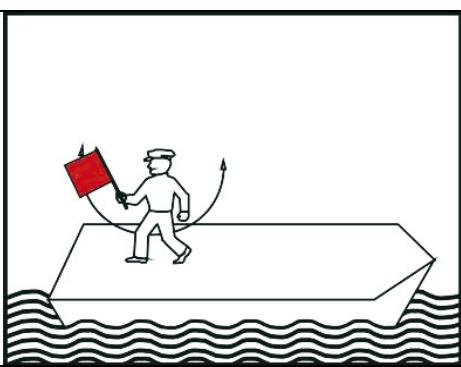
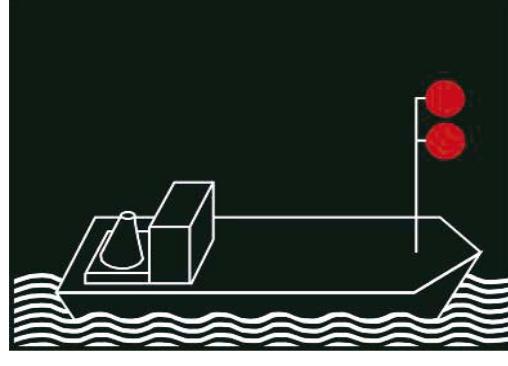
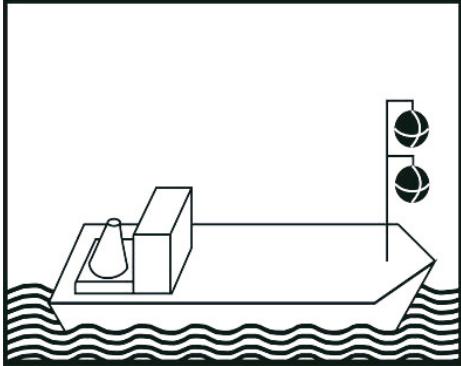
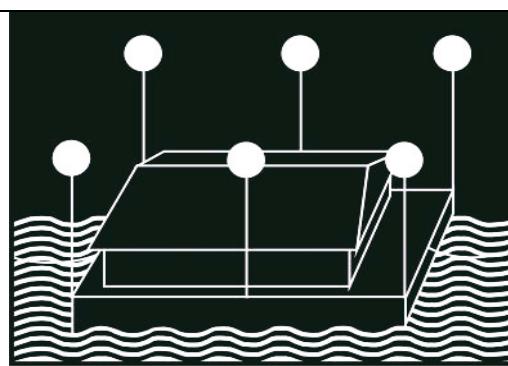
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	29	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.13, paragraf 5 : Ambarcațiuni mici cu vele și cu o lungime mai mică de 7 m care poartă o lumină albă vizibilă din toate părțile și având în plus o a doua lumină albă obișnuită atunci când se apropiie alte nave.		
	30	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
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 tabelul C, coloana (19) din ADN.		
	33	
Articol 3.14, paragraf 3 : Semnalizarea suplimentară a navelor care efectuează anumite transporturi de substanțe explosive 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.		

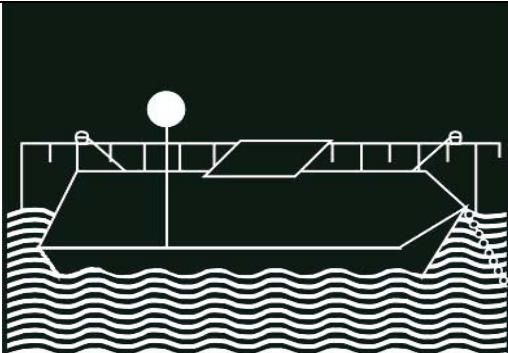
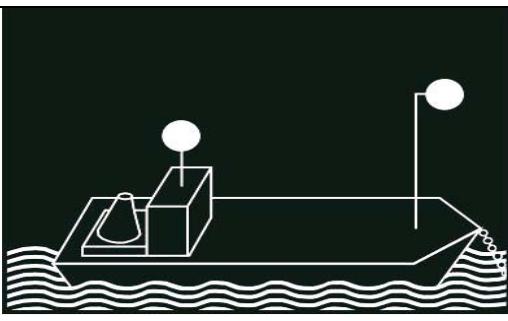
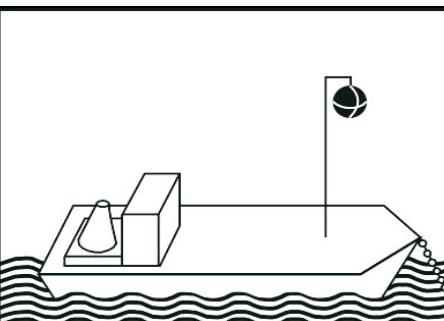
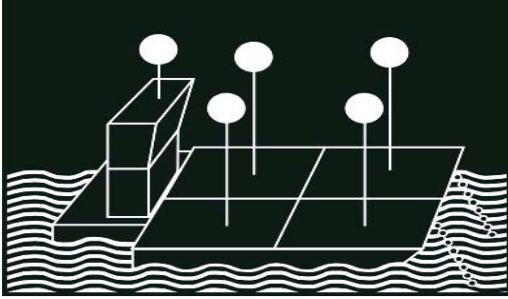
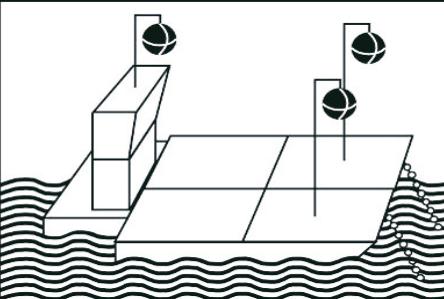
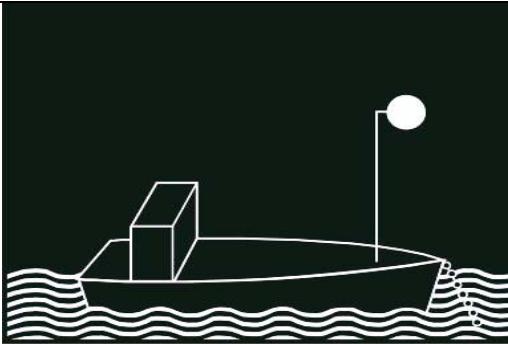
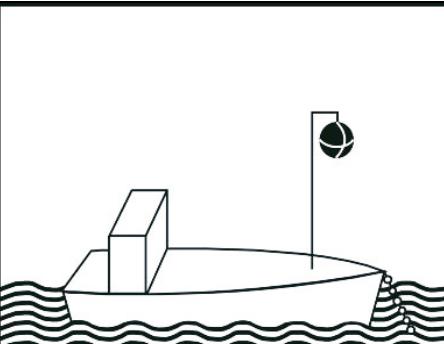
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	34b	
	34c	
	35a	
	35b	
<p>Articol 3.14, paragraf 4 : Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse care efectuează anumite transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.</p>		
<p>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 și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.</p>		
<p>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 și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.</p>		
<p>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 și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.</p>		

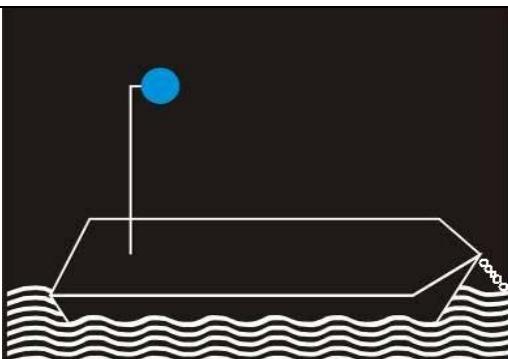
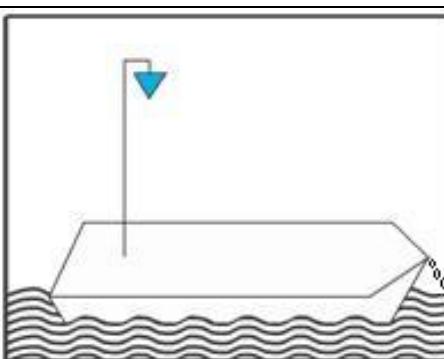
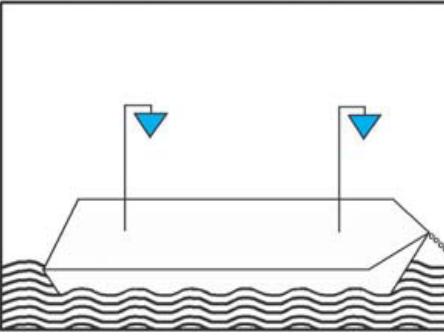
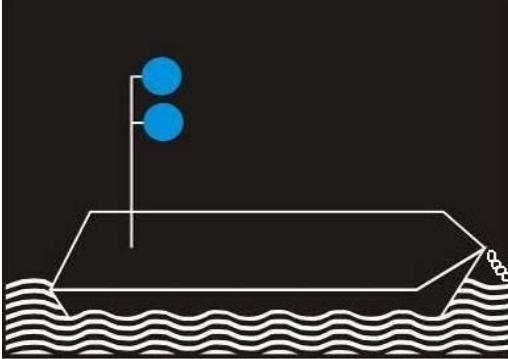
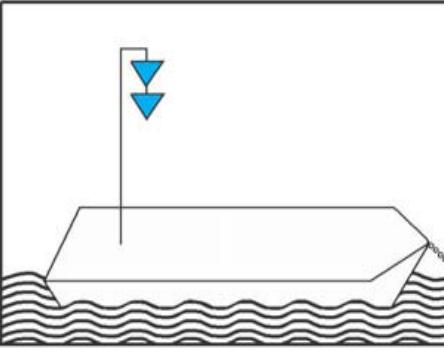
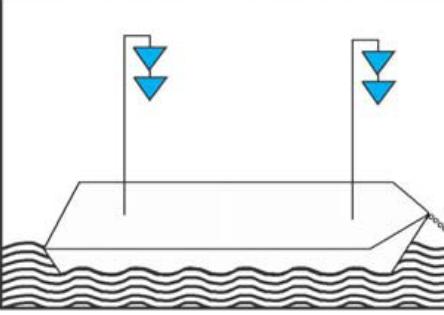
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	35c	
Articol 3.14, paragraf 4 : Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de substanțe explozive conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (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.		

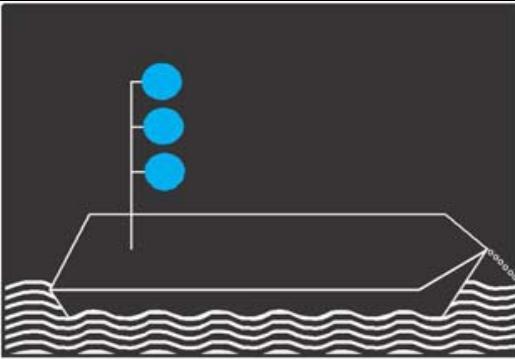
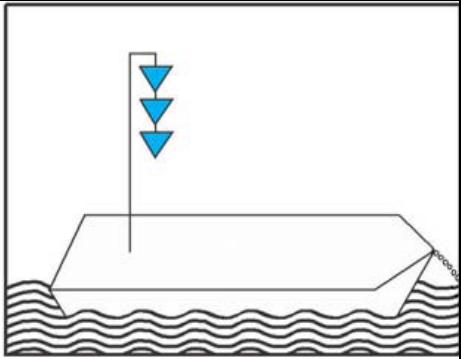
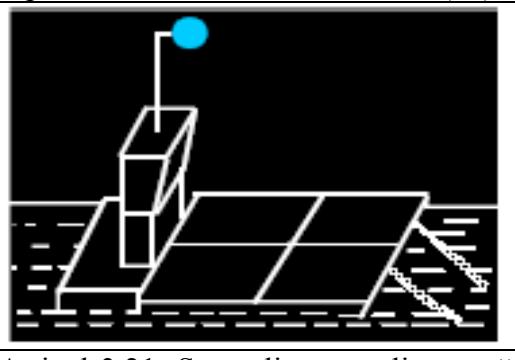
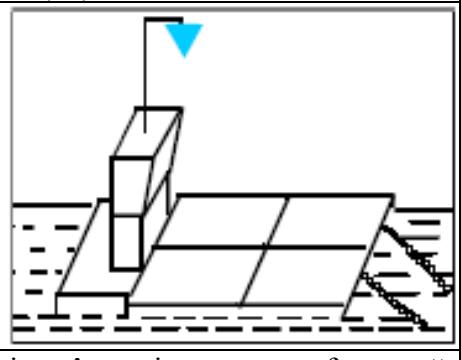
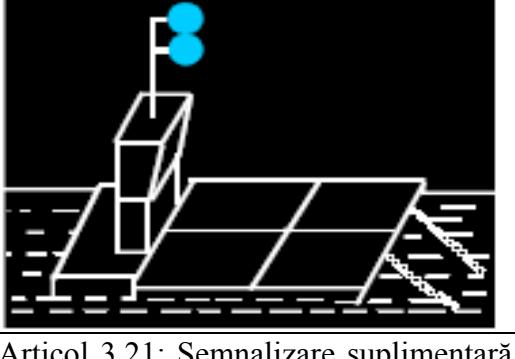
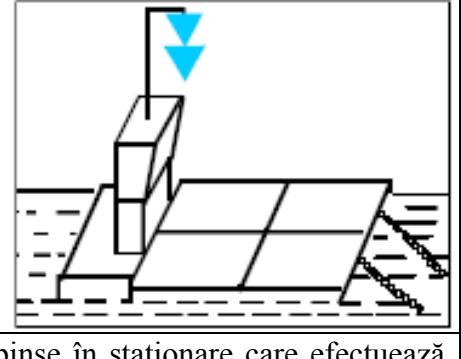
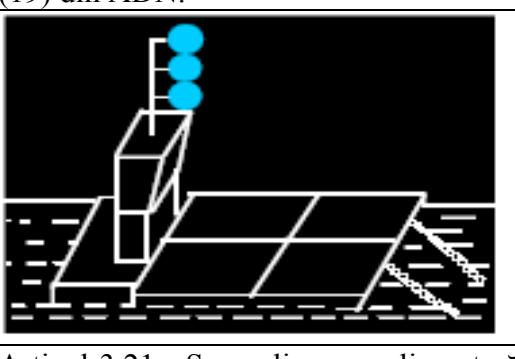
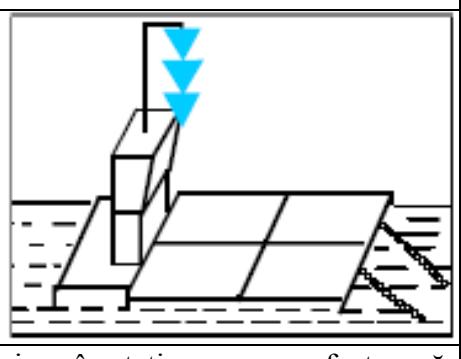
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
<i>Fără semnalizare suplimentară</i>	37	
Articol 3.15 : Nave autorizate pentru transportul a mai mult de 12 pasageri și a căror lungime maximă a carenei este mai mică de 20 m.		
	38	
Articol 3.16, paragraf 1 : Bacurile care nu navigă liber.		
	39	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
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.		

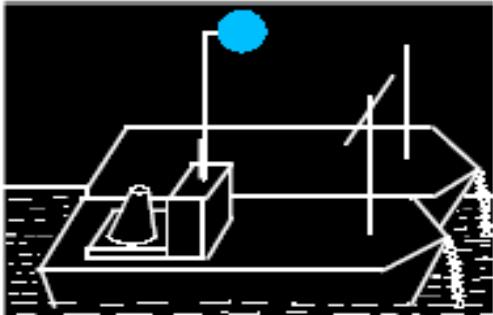
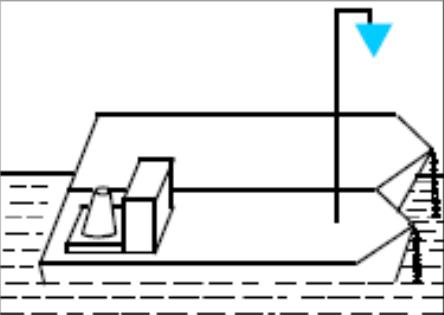
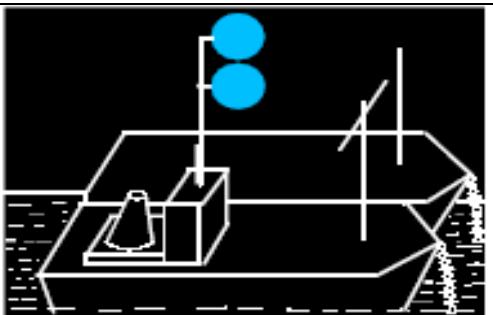
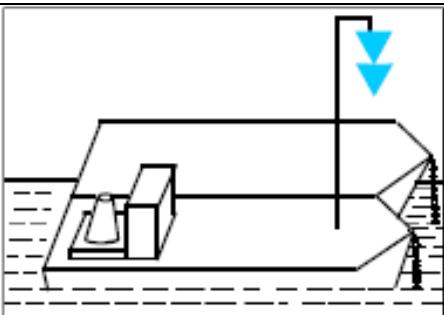
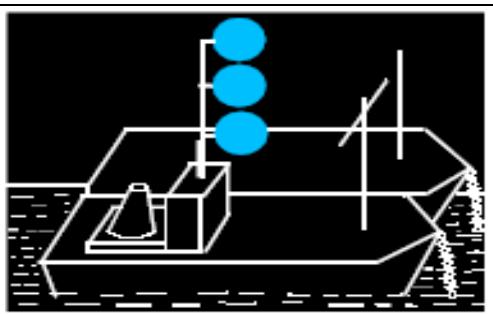
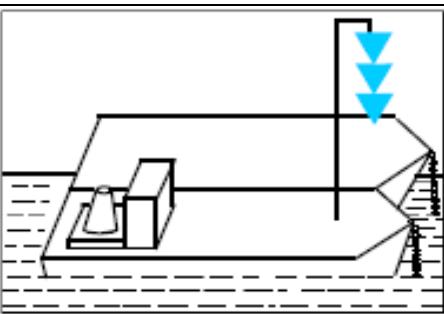
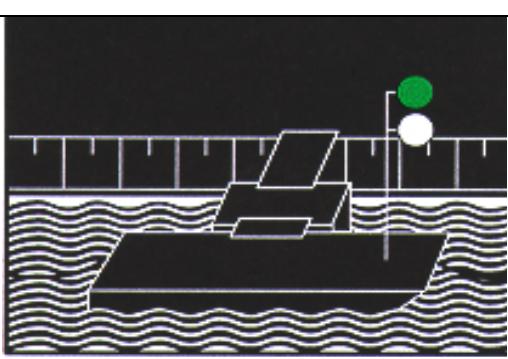
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
Fără obiect	41	Fără obiect
<i>Fără semnalizare suplimentară</i>	42	
		Articol 3.17 : Nave care beneficiază de prioritate la trecere.
	43a	
	43b	
		Articol 3.18, paragraphe 1 : Semnalizare suplimentară a navelor incapabile să manevreze.
	44	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
		Articol 3.19 : Materialele și instalațiile plutititoare în mars.

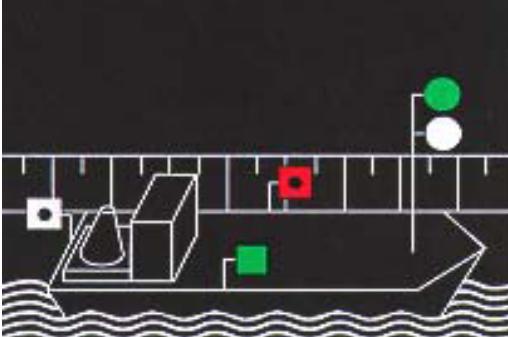
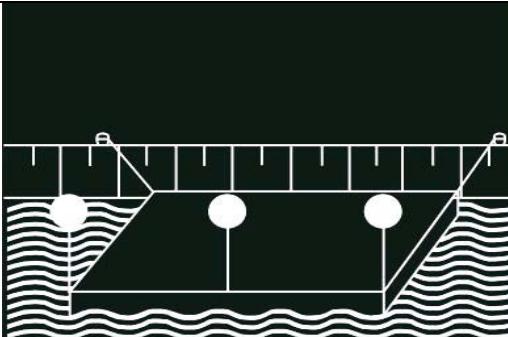
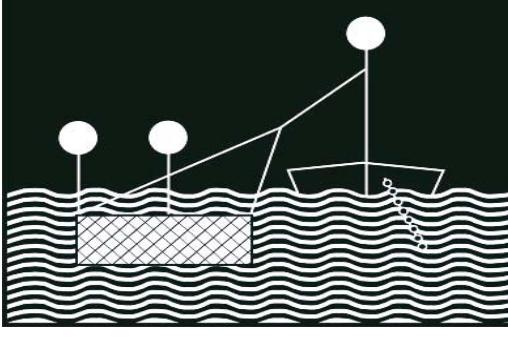
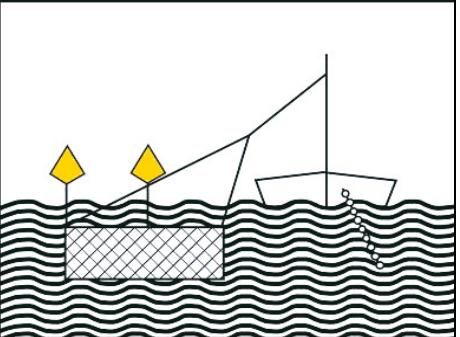
### 3. SEMNALIZARE ÎN STAȚIONARE

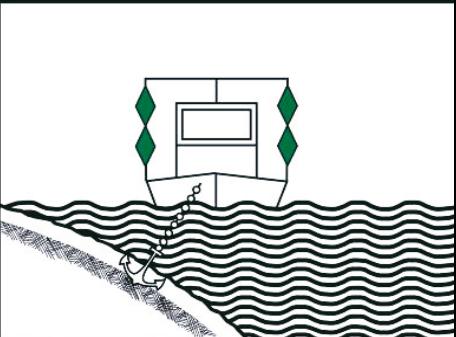
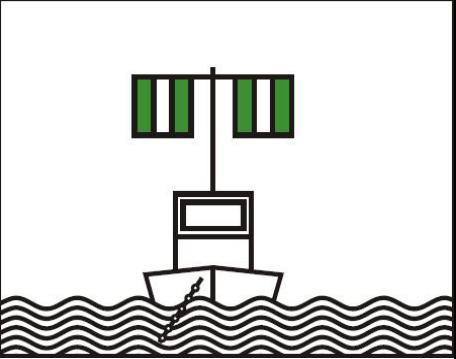
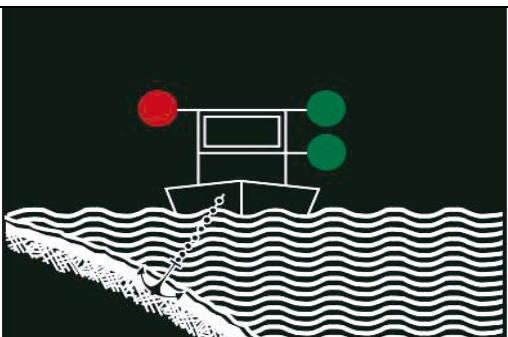
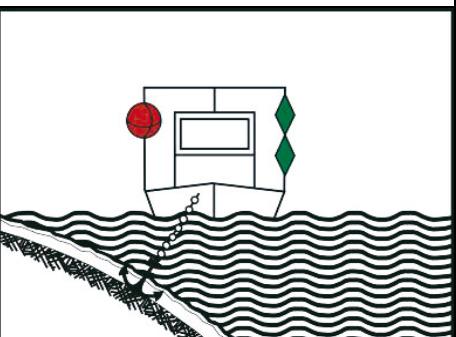
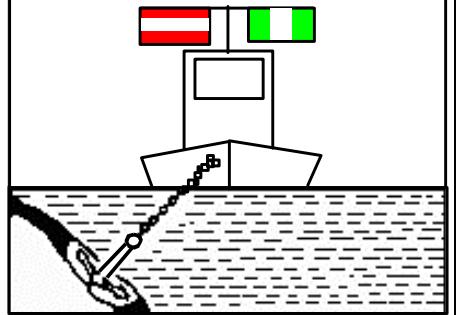
NOAPTEA	SCHIȚĂ	ZIUA
	45	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.20, paragraf 1 : Nave legate la mal.		
	46	
Articol 3.20, paragraf 1 : Nave care staționează în larg.		
	47	
Articol 3.20, paragraf 2 : Convoaie împinse care staționează în larg.		
	48	
Articol 3.20, paragraf 3 : Ambarcațiuni mici care staționează în larg.		

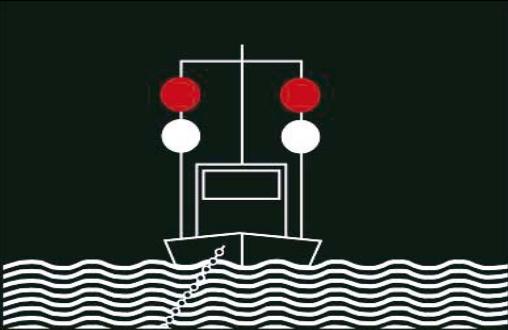
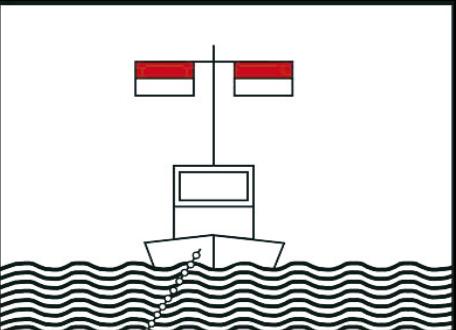
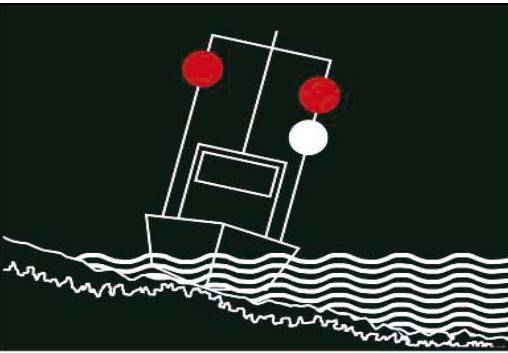
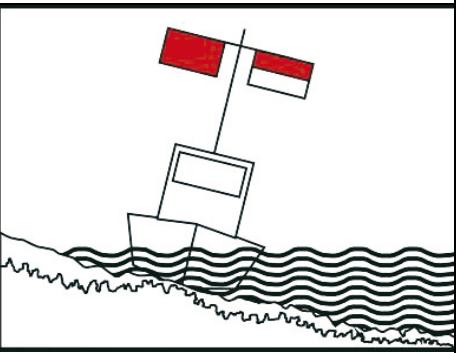
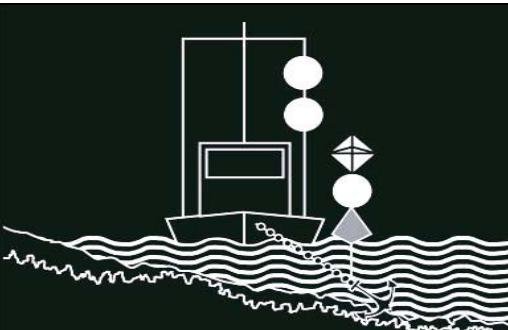
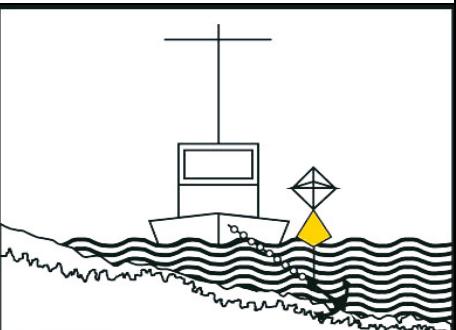
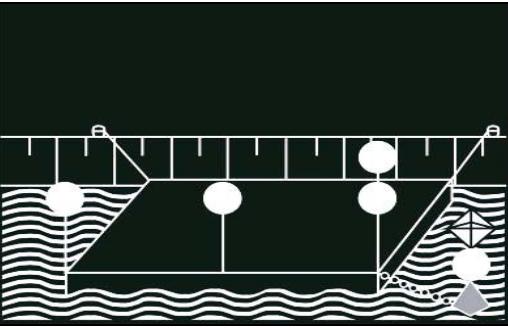
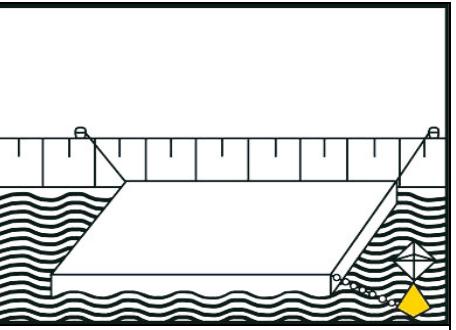
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	49a	
	49b	
	49c	
	49d	
<p>Articol 3.21 : Semnalizare suplimentară a navelor în staționare care efectuează transporturi de substanțe inflamabile conform prevederilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.</p>		

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.

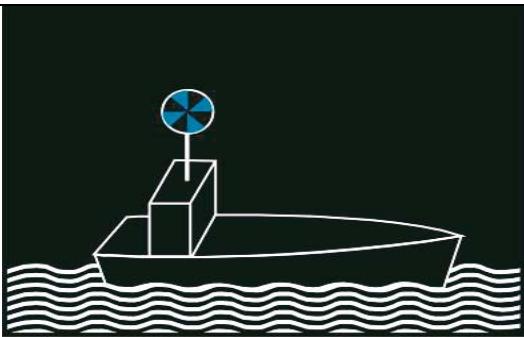
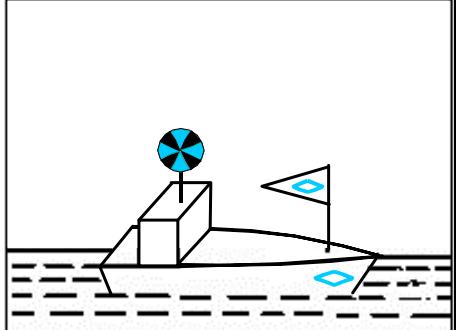
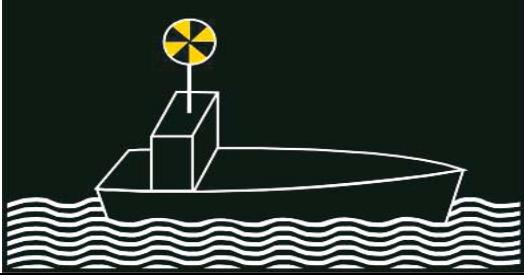
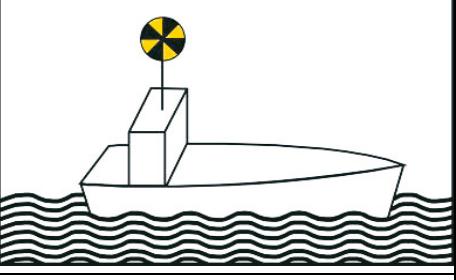
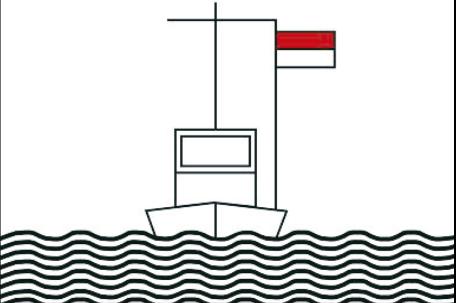
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	51a	
	51b	
	51c	
	52	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.22, paragraf 1: Bacuri care nu navigă liber, staționate la debarcaderul lor.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	53	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Articol 3.22, paragraf 2: Bacuri care navigă liber în exploatare, staționate la debărcaderul lor		
	54	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
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 navegatie.		

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	56a	
	56b	
<p>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.</p>		
	57a	
	57b	
<p>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.</p>		

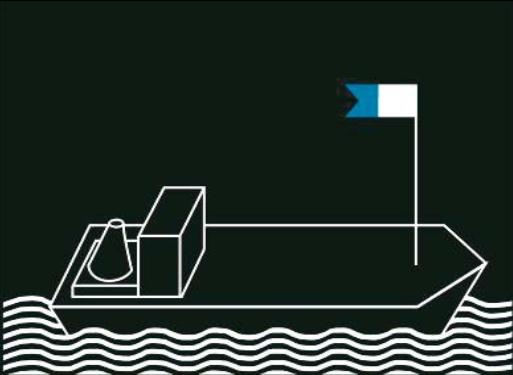
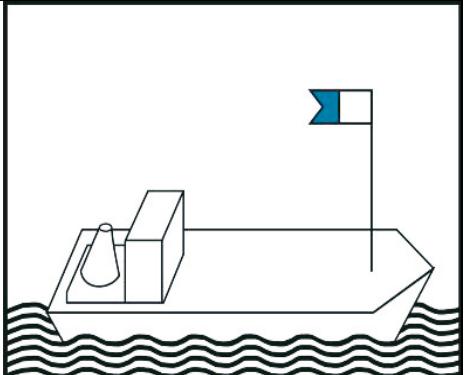
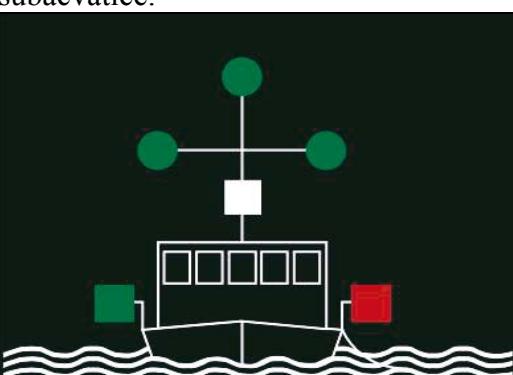
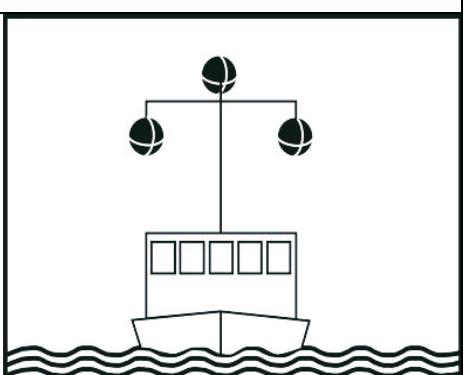
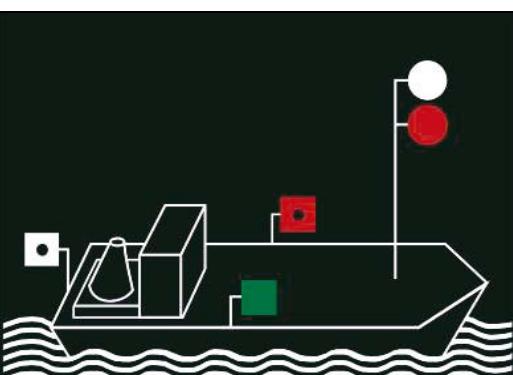
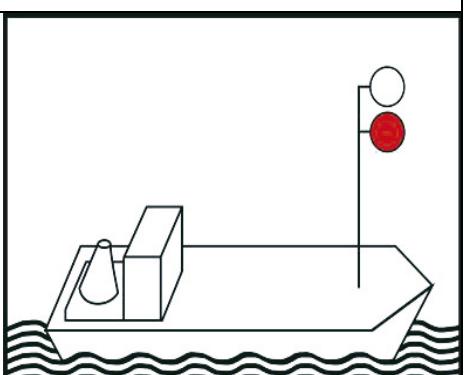
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	58	
Articol 3.25, paragraf 1, litera c) : Aparate plutitoare în lucru și nave care efectuează lucrări sau operațiuni de sondare sau măsurare și nave eșuate sau scufundate care trebuie protejate împotriva valurilor; trecere liberă din ambele părți.		
	59	
Articol 3.25, paragraf 1, 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 suplimentară a navelor care fac dragaj de mine.		
	75	
Articol 3.38 : Semnalizarea suplimentară a navelor în serviciu de pilotaj.		

#### **Anexa nr. 4**

#### **LUMINILE ȘI 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 ȘI DISTANȚA**

### **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**

Instalațiile sonore acționate mecanic utilizate de nave în navigația interioară, trebuie să fie capabile de a produce semnale sonore care au următoarele caracteristici:

1. Frecvența:
  - a) pentru navele autopropulsate cu excepția ambarcațiunilor mici prevăzute la litera b, frecvența fundamentală este de 200 Hz cu o toleranță de  $\pm 20\%$ .
  - b) pentru navele nepropulsate și pentru ambarcațiunile mici care sunt amenajate sau folosite pentru remorcarea navelor, altele decât ambarcațiunile mici, frecvența fundamentală trebuie să fie mai mare de 350 Hz.
  - c) pentru semnalele tritonale folosite de navele care navigă cu radar în condiții de vizibilitate redusă, frecvențele fundamentale ale sunetelor trebuie să fie cuprinse între 165 Hz și 297 Hz cu un interval de cel puțin două tonuri între sunetul cel mai înalt și sunetul cel mai de jos.
2. Nivelul intensității (presiunii) acustice

Nivelele intensității acustice prevăzute mai jos sunt măsurate sau se stabilesc la o distanță de 1 m în fața centrului pavilionului urechii, măsurătoarea fiind efectuată într-un loc cât mai deschis posibil:

- a) pentru navele autopropulsate cu excepția ambarcațiunilor mici, prevăzute la paragraful b, nivelul intensității acustice ponderate trebuie să fie cuprins între 120 - 140 dB (A).
- b) pentru navele nepropulsate și pentru ambarcațiunile mici care nu sunt amenajate sau folosite pentru remorcarea de nave, altele decât ambarcațiunile mici, nivelul intensității acustice ponderate trebuie să fie cuprins între 100 - 125 dB (A).
- c) pentru semnalele sonore tritonale emise de navele care navigă cu radar în condiții de vizibilitate redusă, nivelul intensității acustice ponderate a fiecărui sunet, trebuie să fie cuprins între 120 - 140 dB (A).

#### **II. CONTROLUL NIVELULUI INTENSITĂȚII (PRESIUNII) ACUSTICE**

Controlul nivelului presiunii acustice se efectuează de autoritățile competente cu ajutorul sonometrului standard al Comisiei Electrotehnice Internaționale (Ref. C.E.I. 179) sau cu ajutorul unui sonometru obișnuit corespunzător C.E.I. (Ref. C.E.I. 123).

#### **III. SEMNALE SONORE UTILIZATE DE NAVE**

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

*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 excepția semnalului “*o serie de sunete foarte scurte*” care trebuie să fie compus din cel puțin șase sunete cu o durată de aproximativ un sfert de secundă, fiecare cu intervale de pauză de aceeași durată.

#### A. SEMNALE GENERALE

	Un sunet lung.	ATENȚIE !	
	Un sunet scurt.	VIN LA TRIBORD.	
	Două sunete scurte.	VIN LA BABORD.	
	Trei sunete scurte.	MASINA PE MARŞ ÎNAPOI.	
	Patru sunete scurte.	SUNT ÎN IMPOSSIBILITATE DE MANEVRĂ .	
	Un sunet scurt urmat de un sunet lung, repetație	PĂSTRAȚI DISTANȚA	
	Serie de sunete foarte scurte.	PERICOL IMINENT DE ABORDAJ	
	Sunete lungi repetație.	SEMNAL DE PERICOL	Articol 4.01 Paragraful 4
	Bătăi de clopot.		

## B. SEMNALE DE ÎNTÂLNIRE

<b>Primul caz</b>			
—	<b>Un sunet scurt al navei care navigă în amonte.</b>	<b>VREAU SĂ TREC PRIN BABORD</b>	<b>Articol 6.04 Paragraful 4</b>
—	<b>Un sunet scurt al navei care navigă în aval.</b>	<b>DE ACORD, TRECEȚI PRIN BABORD.</b>	<b>Articol 6.04 Paragraful 5</b>
— —	<b>Două sunete scurte ale navei care navigă în aval.</b>	<b>NU SUNT DE ACORD, TRECEȚI PRIN TRIBORD.</b>	<b>Articol 6.05 Paragraful 2</b>
— — —	<b>Două sunete scurte ale navei care navigă în amonte.</b>	<b>DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORD.</b>	<b>Articol 6.05 Paragraful 3</b>
<b>Al doilea caz</b>			
— —	<b>Două sunete scurte ale navei care navigă în amonte.</b>	<b>VREAU SĂ TREC PRIN TRIBORD.</b>	<b>Articol 6.04 Paragraful 4</b>
— — —	<b>Două sunete scurte ale navei care navigă în aval.</b>	<b>DE ACORD TRECEȚI PRIN TRIBORD.</b>	<b>Articol 6.04 Paragraful 5</b>
—	<b>Un sunet scurt al navei care navigă în aval.</b>	<b>NU SUNT DE ACORD TRECEȚI PRIN BABORD.</b>	<b>Articol 6.05 Paragraful 2</b>
—	<b>Un sunet scurt al navei care navigă în amonte.</b>	<b>DE ACORD VOI TRECE PRIN BABORD .</b>	<b>Articol 6.05 Paragraful 3</b>

### C. SEMNALE DE DEPĂȘIRE

<b>Primul caz</b>			
<b>— — — —</b>	<b>Două sunete lungi și două sunete scurte ale navei care ajunge din urmă.</b>	<b>VREAU SĂ DEPĂŞESC PRIN BABORDUL DVS.</b>	<b>Articol 6.10 Paragraful 4</b>
<b>—</b>	<b>Un sunet scurt al navei ajunsă din urmă.</b>	<b>DE ACORD, DEPĂŞIȚI PRIN BABORDUL MEU.</b>	<b>Articol 6.10 Paragraful 5</b>
<b>— —</b>	<b>Două sunete scurte ale navei ajunsă din urmă.</b>	<b>NU SUNT DE ACORD, DEPĂŞIȚI PRIN TRIBORDUL MEU</b>	<b>Articol 6.10 Paragraful 6</b>
<b>—</b>	<b>Un sunet scurt al navei care ajunge din urmă.</b>	<b>DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORDUL DVS.</b>	<b>Articol 6.10 Paragraful 6</b>
<b>Al doilea caz</b>			
<b>— — — —</b>	<b>Două sunete lungi și un sunet scurt ale navei care ajunge din urmă.</b>	<b>VREAU SĂ DEPĂŞESC PRIN TRIBORDUL DVS.</b>	<b>Articol 6.10 Paragraful 4</b>
<b>— —</b>	<b>Două sunete scurte ale navei ajunsă din urmă.</b>	<b>DE ACORD DEPĂŞIȚI PRIN TRIBORDUL MEU.</b>	<b>Articol 6.10 Paragraful 5</b>
<b>—</b>	<b>Un sunet scurt al navei ajunsă din urmă.</b>	<b>NU SUNT DE ACORD, DEPĂŞIȚI PRIN BABORDUL MEU.</b>	<b>Articol 6.10 Paragraful 7</b>
<b>— —</b>	<b>Două sunete scurte ale navei care ajunge din urmă.</b>	<b>DE ACORD VOI DEPĂȘI PRIN BABORDUL DVS.</b>	<b>Articol 6.10 Paragraful 7</b>
<b>Imposibilitate de depășire</b>			
<b>— — — — —</b>	<b>Cinci sunete scurte ale navei ajunsă din urmă</b>	<b>NU ESTE POSIBIL SĂ MĂ DEPĂȘIȚI.</b>	<b>Articol 6.10 Paragraful 6</b>

## 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 ȘI CĂI AFLUENTE, INTRARE ȘI IEȘIRE, IEȘIRE URMATĂ DE O TRAVESARE A CĂII NAVIGABILE

E. 1. Semnale de intrare și ieșire în și din porturi și 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	ÎNCRUCIȘEZ PENTRU A MĂ ÎNDREPTA LA TRIBORD.	Articol 6.16 Paragraful 2
	Un sunet lung urmat de două sunete scurte.	ÎNCRUCIȘEZ PENTRU A MĂ ÎNDREPTA LA LA BABORD.	Articol 6.16 Paragraful 2

## F. SEMNALE PENTRU CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ

<b>a) nave care navigă cu ajutorul radarului</b>			
	i) Nave care navigă în aval cu excepția ambarcațiunilor mici	Semnal sonor tritonat 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>b) nave care navigă fără radar</b>			
	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
<b>c) nave în staționare</b>			
	O serie simplă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut	STAȚIONEZ PE PARTEA STÂNGĂ A ȘENALULUI	Articol 6.31 Paragraf 1 a)
	O serie dublă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut	STAȚIONEZ PE PARTEA DREAPΤĂ A ȘENALULUI	Articol 6.31 Paragraf 1 b)
	O serie triplă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut	STAȚIONEZ ÎN POZIȚIE NEDETERMINATĂ	Articol 6.31 Paragraf 1 c)

## G. SEMNALE PENTRU CONDIȚII 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 NAVIGAȚIEI PE CALEA NAVIGABILĂ

1) Semnalele principale care figurează în secțiunea 1 de mai jos pot fi completate sau explicitate prin semnale auxiliare care figurează în secțiunea II.

- 2) Panourile pot să aibă o dungă subțire albă urmând conturul exterior.
- 3) Dimensiunile și 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<sup>c</sup>,  
art. 6.25, art. 6.26, art. 6.27 și art. 6.28<sup>c</sup>).

panouri



sau lumini roșii



sau pavilioane roșii

două panouri, două lumini sau două  
pavilioane suprapuse, indică o interzicere  
prelungită



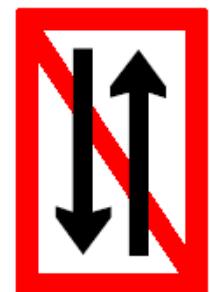
**A.2** Interzicerea oricărei depășiri (art.6.11)



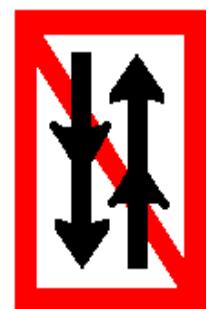
**A.3** Interzicerea de depăşire numai între convoaie (art.6.11)



**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 lățimea 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 lanțuri (art. 6.18 şi art.7.03)



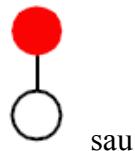
**A.7** Interzicerea de a se lega la mal (art. 7.04)



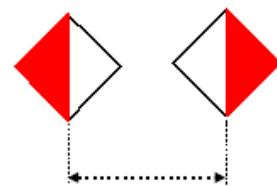
**A.8** Interzicere de a întoarce (art. 6.13)



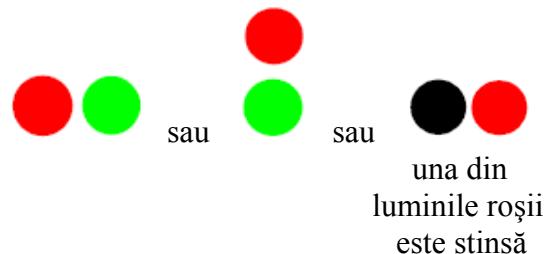
**A.9** Interzicerea de a provoca valuri (art. 6.20)



**A.10** Interzicerea de trecere în afara spațiului indicat (printr-o deschidere de pod sau de baraj) (art. 6.24)



**A.11.** Interzicerea de a trece,  
dar pregătiți-vă de marș  
(art.6.26 și art.6.28<sup>c</sup>)



**A.12** Interzicerea navegației  
navelor autopropulsate



**A.13** Interzicerea navegației pentru toate  
ambarcațiunile de sport sau agrement \*



\* Nota: Căpităniile de port, pot de asemenea, interzice prin acest panou navegația pentru ambarcațiunile mici.

**A.14** Interzicerea practicării schiului nautic



**A.15** Interzicerea navegației navelor cu vele



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



**A.17** Interzicerea navației pe planșă cu vele



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



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

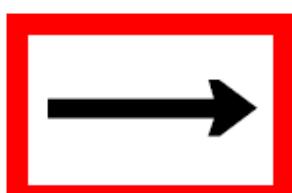


**A.20** Interzicerea navației cu scky-jet



## B - Semnale de obligație

**B.1** Obligația de a urma direcția indicată prin săgeată (art. 6.12)



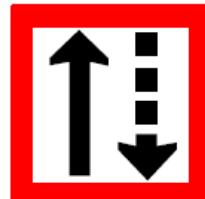
**B.2 a)** Obligația de a se îndrepta spre partea șenaturalui situat la babord (art. 6.12)



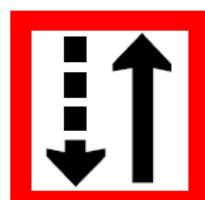
**B.2 b)** Obligația de a se îndrepta spre partea  
șenalului situat la tribord (art. 6.12)



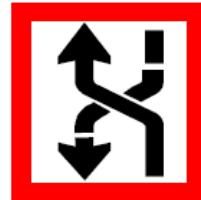
**B.3 a)** Obligația de a ține partea șenalului  
situat la babord (art. 6.12)



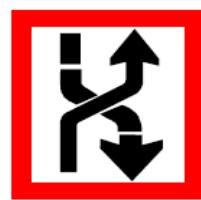
**B.3 b)** Obligația de a ține partea șenalului  
situat la tribord (art. 6.12)



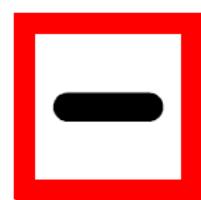
**B.4 a)** Obligația de a încrucișa șenalul la  
babord (art.6.12)



**B.4 b)** Obligația de încrucișa șenalul la tribord  
(art.6.12)



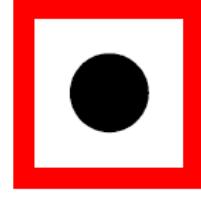
**B.5** Obligația de a se opri în condițiile  
prevăzute de Regulament  
(art. 6.26 și 6.28)



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



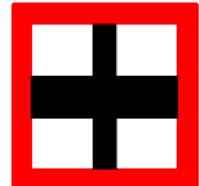
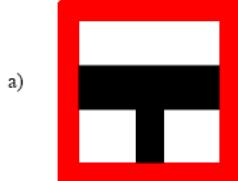
**B.7** Obligația de a emite un semnal sonor



**B.8** Obligația de a păstra o vigilență deosebită  
(art.6.08)



**B.9** Obligația de a se asigura înainte de a se angaja în calea navigabilă principală, sau de a traversa, dacă manevra nu obligă navele care navigă pe această cale să-și modifice drumul sau viteza lor.  
(art. 6.16)



**B.10** Obligația 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 affluentă (art. 6.16).



**B.11 a)** Obligația de a intra în legătură radio-telefonică (art.4.05)



**B.11 b)** Obligația de a intra în legătură radio-telefonică pe canalul indicat pe panou (art.4.05)



### C - Semnale de restricție

**C.1** Adâncimea apei este limitată



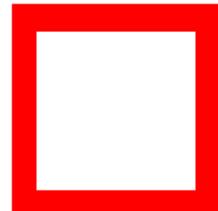
**C.2.** Înălțimea liberă deasupra suprafeței apei este limitată



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



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



- C.4. Sunt impuse restricții de navigație;  
« informați-vă !»



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

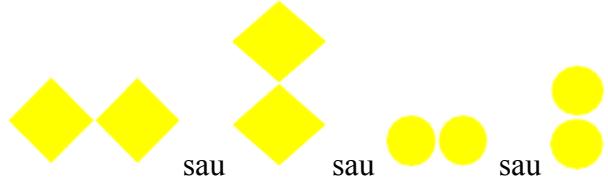
## D. Semnale de recomandare

- D.1 Trecere recomandată:

- a) în ambele sensuri  
(art.6.25, art. 6.26 și art. 6.27)



- b) în singurul sens indicat (trecerea în sens invers fiind interzisă)  
(art. 6.25, art. 6.26 și art. 6.27)



- D.2. Recomandare de a se ține în spațiul indicat (într-o deschidere de pod sau baraj) (art.6.24.)



- D.3. Recomandare de a se îndrepta în sensul săgeții

sau



în sensul luminii fixe spre lumina intermitentă



## E. Semnale de indicație

- E.1 Autorizarea trecerii (semnal general)  
(art.6.08, art.6.16, art.6.26, 6.27 și 6.28')

fie panouri



fie lumini verzi



sau



sau



fie pavilioane verzi



### E.2 Traversarea unei linii electrice aeriene



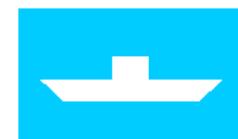
### E.3 Baraj



### E.4 a) Bac care nu navigă liber



b) Bac care navigă liber



### E.5 Permiterea de a staționa (la ancoră sau legat la mal) (art.7.02 și art.7.05)



E.5.1 Permiterea de a staționa pe o lățime a suprafetei apei, măsurată de la semnal și indicată în metri pe panou (art.7.05)



E.5.2 Permiterea de a staționa pe o lățime a suprafetei de apă cuprinsă între cele două distanțe, măsurate de la semnal și indicate în metri pe acesta (art.7.05)



**E.5.3** Numărul maxim de nave permise a staționa bord la bord (art.7.05.)



**E.5.4** Zona de staționare rezervată navelor fără echipaj cu excepția navelor care trebuie să poarte lumini albastre sau conuri albastre conform art. 3.14 (art. 7.06)



**E.5.5** Zona de staționare 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 staționare 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 staționare 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 staționare rezervată navelor cu echipaj, cu excepția navelor care trebuie să poarte lumini sau conuri albastre, conform art.3.14 (art. 7.06)



**E.5.9** Zona de staționare rezervată navelor cu echipaj care trebuie să poarte lumina albastră sau conul albastru prevăzute la paragraful 1 al art.3.14 (art.7.06).



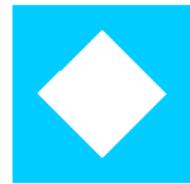
**E.5.10** Zona de staționare rezervată navelor cu echipaj care trebuie să poarte două lumini albastre sau două conuri albastre conform paragrafului 2 al art.3.14. (art. 7.06)



**E.5.11.** Zona de staționare 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 staționare rezervată navelor cu și fără echipaj cu excepția navelor care trebuie să poarte lumini sau conuri albastre prevăzute la art. 3.14 (art. 7.06)



**E.5.13.** Zona de staționare rezervată navelor cu și 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 staționare rezervată navelor cu și 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 staționare 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) și de a lăsa să se târască ancore, cabluri sau lanțuri (art.6.18)



**E.7** Autorizație de a se lega la mal (art.7.04)



**E.7.1** Zona de staționare rezervată pentru încărcarea și descărcarea vehiculelor (durata maximă de staționare permisă poate fi indicată într-un cartuș montat sub panou)



**E.8** Loc de întoarcere (art.6.13 si 7.02)



**E.9** Căile întâlnite sunt considerate ca afluenți ai căii următe (art.6.16).



a)



b)

**E.10** Calea urmată e considerată ca affluent al căii de întâlnire.

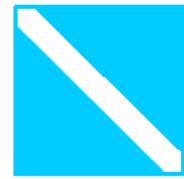
a)



b)

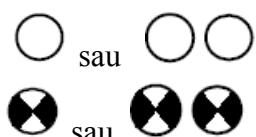


**E.11** Sfărșitul unei interziceri sau obligații valabile pentru un singur sens de navigație sau sfărșitul unei restricții.



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

- a) lumina (i) continuă: dificultate dincolo de semnal, opriți-vă dacă Regulamentul o cere;
- b) lumina (i) intermitentă: puteți înainta



**E.13** Loc de alimentare cu apă potabilă



**E.14** Post telefonic



**E.15** Permiterea navigației navelor autopropulsate



**E.16** Permiterea navigației ambarcațiunilor de sport sau agrement \*



\* *Nota: Căpitămiile de port pot autoriza prin acest panou navigația și pentru ambarcațiuni mici.*

**E.17** Permiterea practicării schiului nautic



**E.18** Permiterea navigației pentru navele cu vele



**E.19** Permiterea navației pentru navele care nu sunt autopropulsate și nici cu vele



**E.20** Permiterea navației cu planșă cu velă



**E.21** Zona permisă pentru navația cu viteza mare a ambarcațiunilor mici de sport sau agrement



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



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



**E.24.** Permiterea navației cu ski jet-uri



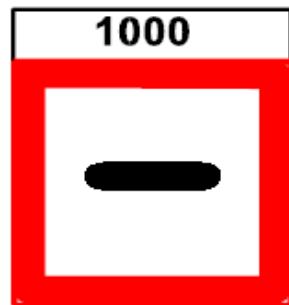
## Partea - II SEMNALE AUXILIARE

Semnalele principale (vezi partea - I) pot fi completate cu următoarele semnale auxiliare:

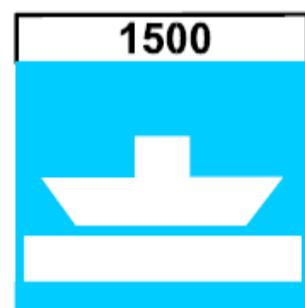
- 1. Tăblițe care indică distanța la care se aplică prevederea sau particularitatea indicată prin semnalul principal:**

*Notă: tăblițele sunt amplasate deasupra semnalului principal*

Exemple:



oprire la 1000 m



bac care nu navigă liber la 1500 m

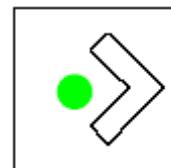
## 2. Semnal luminos adițional

Săgeată albă luminoasă împreună cu unele lumini, reprezintă:



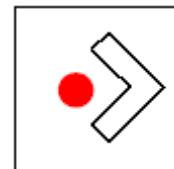
a) cu lumina verde

exemplu: permitere de intrare în bazin care este situat în direcția săgeții



b) cu lumina roșie

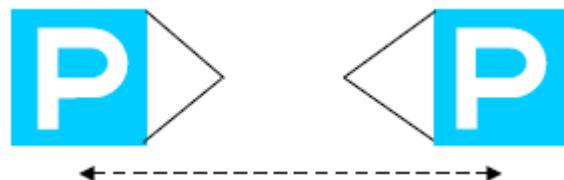
exemplu: interzicerea de a intra în bazin care este situat în direcția săgeții



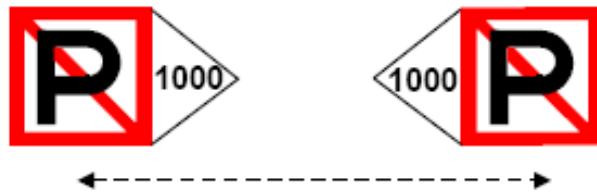
## 3. Săgeți care indică direcția sectorului la care se aplică semnalul principal

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

Exemple:



Permiterea staționării

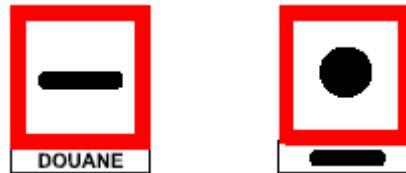


Staționarea interzisă (pe o distanță de 1000 m).

#### 4. Indicatoare care poartă inscripții explicative sau informații suplimentare

*Notă: indicatoarele sunt amplasate sub semnalul principal*

Exemple:



Opriți pentru vamă! Emiteți un semnal lung!

## Anexa nr. 8

### BALIZAREA CĂII NAVIGABILE

#### I.GENERALITĂȚI

##### 1.Semnale pe calea navigabilă

Calea navigabilă, șenalul, cât și zonele periculoase și obstacolele pentru navigație nu sunt întotdeauna balizate prin semnale (semnale pe șenal).

Semnalele plutitoare care ajută navigația sunt ancorate la o distanță de aproximativ 5 m de limitele pe care le indică.

Epiurile și pragurile pot fi semnalizate cu ajutorul semnalelor plutitoare sau fixe. Aceste semnale sunt în general plasate la marginea epiurilor și a pragurilor sau în fața lor.

Este recomandat să se păstreze o distanță suficientă față de semnale pentru evitarea ciocnirii de un obstacol sau atingerea fundului apei.

##### 2. Definiții

Partea dreaptă/  
Partea stângă:

Termenii de « partea dreaptă », « partea stângă » a căii navigabile sau a șenalului se înțeleg pentru un observator orientat cu față spre aval;

Pentru canale, lacuri și căile navigabile de mare lațime, termenii «dreapta și stânga » sunt definiți de către autorități.

Lumină:

Lumină caracteristică, care servește la balizare.

Lumină fixă:

Lumină neîntreruptă de intensitate și culoare constantă.

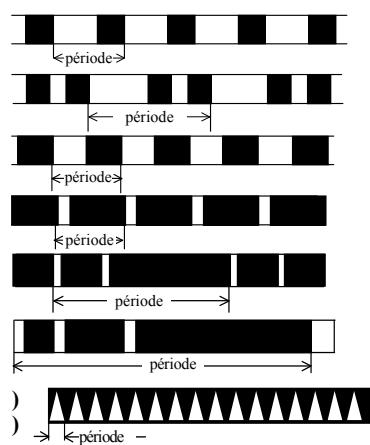
Lumină ritmică:

Lumină prezintând o succesiune caracteristică și perioade repetitive de momente de lumină și obscuritate și ale cărei intensitate și culoare ramân constante.

##### 2. Ritmul luminilor

Lumină cu ocultații regulate

##### Exemple:



Lumină cu ocultații grupate

Lumină izofază

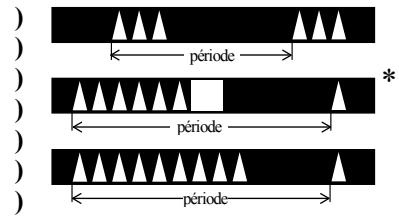
Lumină cu sclipiri regulate

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 scădere lungă permite asigurarea unei mai bune diferențieri a ritmurilor.

## II. BALIZAREA LIMITELOR ŞENALULUI PE CALEA NAVIGABILĂ

### 1. Partea dreaptă a şenalului

Culoare: roșu

Formă: geamandură, de preferință cilindrică, școndru sau jaloane

Semne: un semn cilindric roșu este obligatoriu pe geamanduri și pe școndri, 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: roșii ritmice (dacă sunt instalate)

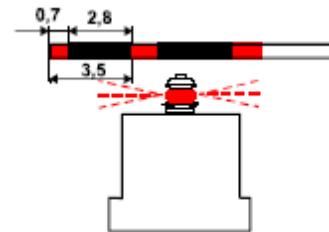


Figura nr. 1a

Aceste semnale servesc la balizarea limitelor şenalului și indicarea direcției; ele balizează limita dreaptă a şenalului și pericolele de la malul drept.

## 2. Partea stângă a șenalului

Culoare: verde  
Forma: geamandură, de preferință conică, școndru sau jaloane  
Semne: un semn conic verde este obligatoriu pe geamanduri și pe școndri, 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

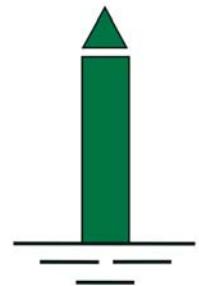


Figura nr. 2

Lumini: verzi ritmice (dacă sunt instalate)

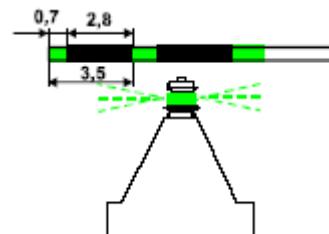


Figura nr. 2a

Acstea semnalele servesc la balizarea limitelor șenalului și indicarea direcției; ele balizează partea stângă a șenalului și pericolele de pe malul stâng.

## 3.Bifurcația șenalului

Culoare: benzi orizontale roșii și verzi  
Forma: geamandură, de preferință sferică, școndru sau jaloane  
Semne: un semn sferic cu benzi orizontale roșii și verzi este obligatoriu pe geamanduri și școndri, 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

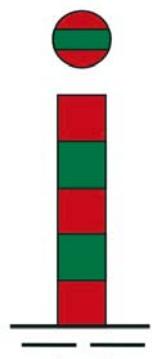


Figura nr. 3

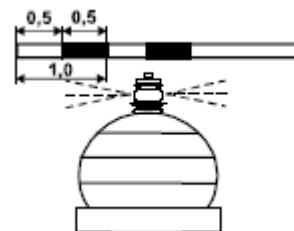


Figura nr. 3a

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 bifurcației și joncțiunii șenalului precum și a diferitelor pericole situate în limitele șenalului. Navele care navigă în aval precum și cele care navigă în amonte pot lăsa aceste semnale fie la babord fie la tribord.

#### 4. Balizarea locurilor de staționare

Litera „P” vopsită cu alb pe semnalele descrise la paragrafele de mai jos indică o zonă de staționare aflată pe parcursul caii navigabile.

**Exemplu: Geamanduri luminoase, de dreapta, care balizează locurile de staționare în raport cu malul drept a șenalului (art.7.05)**

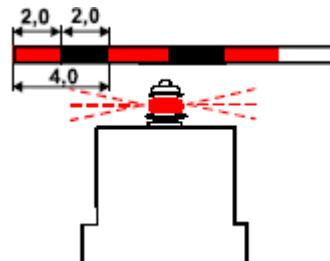


Figura nr. 4a

**Exemplu: Geamanduri luminoase de stânga, care balizează locurile de staționare în raport cu malul stâng a șenalului (art.7.05)**

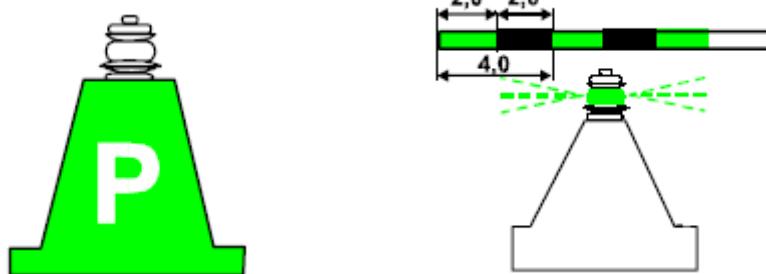


Figura nr. 4b

### III. Semnalizare costieră care indică poziția șenalului.

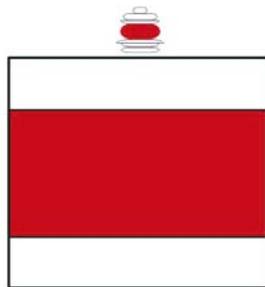
#### A. Semnale care indică poziția șenalului navigabil în raport cu malurile

Aceste semnale indică poziția șenalului în raport cu malurile și cu semnalele instalate pe calea navigabilă, balizează șenalul acolo unde acesta se apropie de maluri; ele servesc de asemenea ca puncte de reper.

##### 1. Șenalul navigabil în apropierea malului drept

- Culoare: ritmice roșii (faruri)
- Forma: panouri cu semn
- Semne: panouri pătrate (cu laturile orizontale și verticale) roșii, mărginite de două benzi orizontale albe

4.A. cu lumină



4.B. fără lumină

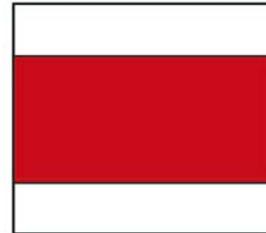


Figura nr. 5

Lumini ritmice roșii (faruri)

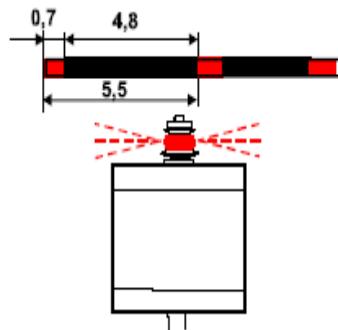


Figura nr. 5a

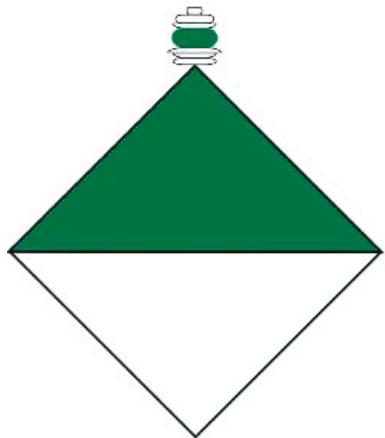
## 2. řenalul navigabil în apropierea malului stâng

Culoare: ritmice roșii (faruri)

Formă: panouri cu semn

Semne: panouri pătrate (având diagonale orizontale și verticale) vopsite în verde la jumătatea superioară și în alb la jumătatea inferioară

5.A. cu lumină



5.B. fără lumină

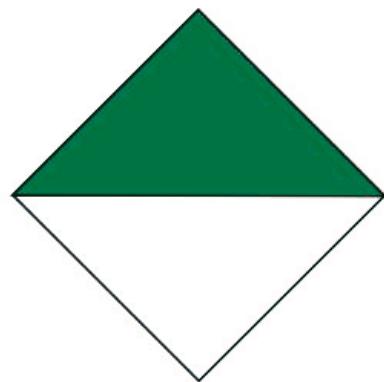


Figura nr. 6

Lumini verzi ritmice (faruri)

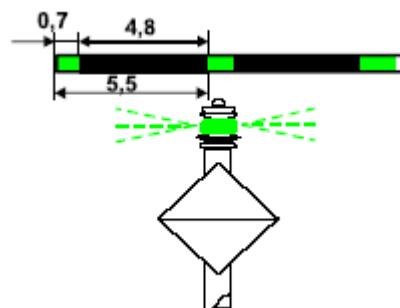


Figura nr. 6a

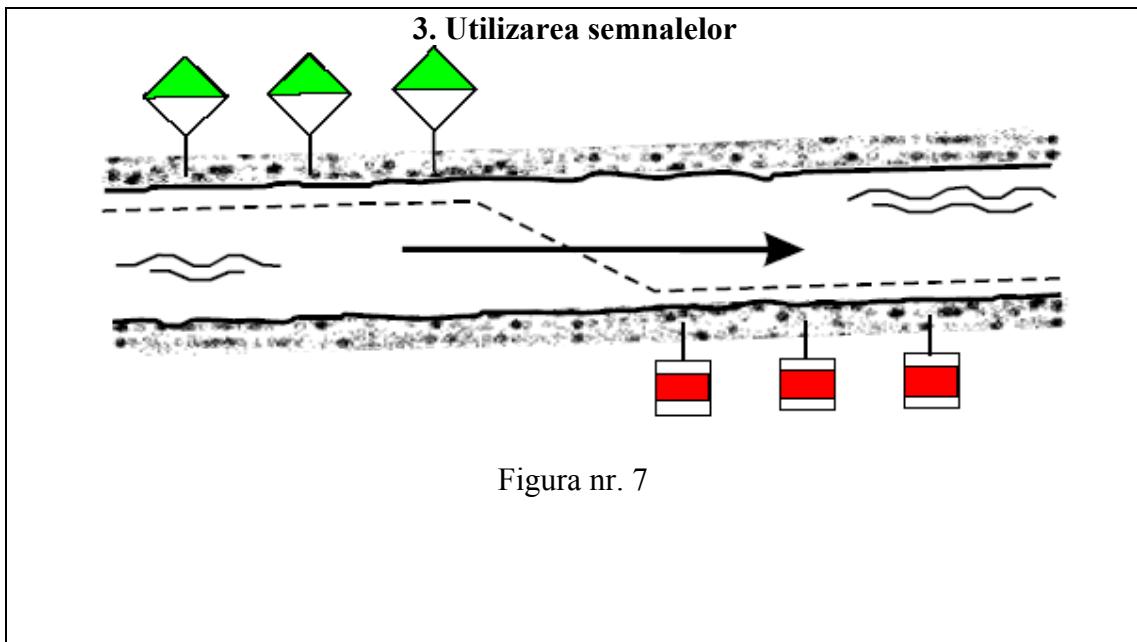


Figura nr. 7

## B. Balizarea traversărilor

Dacă se dorește îmbunătățirea semnalizării de mai sus, se poate indica printr-o semnalizare particulară, trecerea șenalului de la un mal la altul (traversare).

### 1. La malul drept

Culoare: galben/negru

Formă: panouri cu semn

Semne: panouri pătrate galbene (cu laturile orizontale și verticale) cu o bandă pe centru verticală neagră

4.C. cu lumină



4.D. fără lumină

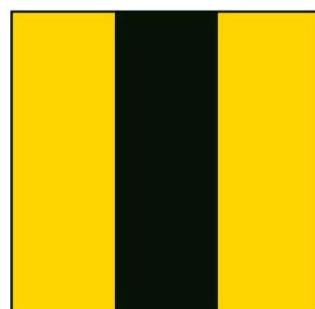


Figura nr. 8

Lumini galbene (eventual un fascicul de lumină limitat) cu două scăpiri

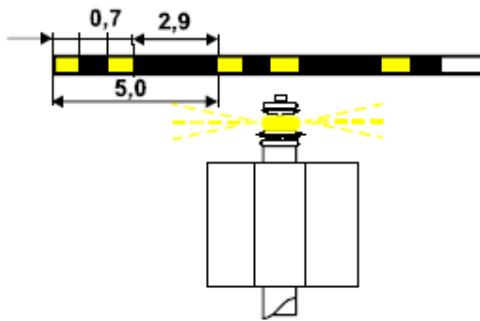


Figura nr. 8a

Acest semnal (semnal de traversare de la malul drept), servește la indicarea începutului și sfârșitului direcției șenalului care trece de la malul drept la malul stâng.

## 2. La malul stâng

Culoare: galben/negru

Formă: panouri cu semn

Semne: Panouri pătrate galbene (având diagonale orizontale și verticale) cu o bandă verticală, pe centru, neagră.

5.C. cu lumină



5.D. fără lumină

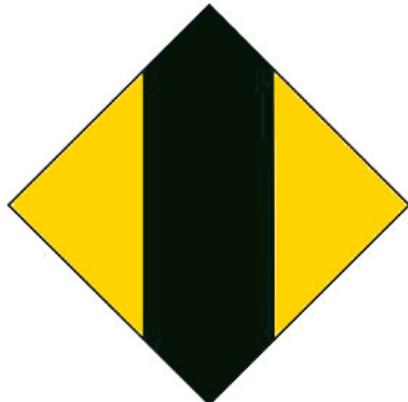


Figura nr. 9

Lumini galbene, (eventual un fascicul de deschidere limitată) cu o scădere

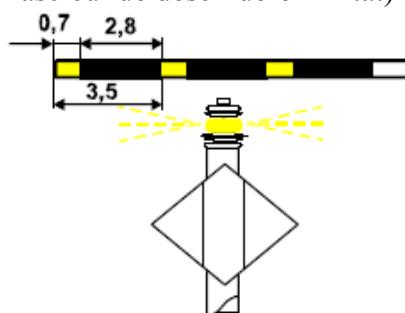


Figura nr. 9a

Acest semnal (semnal de traversare de la malul stâng) servește la indicarea începutului și sfârșitului șenalului care trece de la malul stâng la malul drept.

### 3. Utilizarea semnalelor

#### 3.1. Indicarea simplei traversări

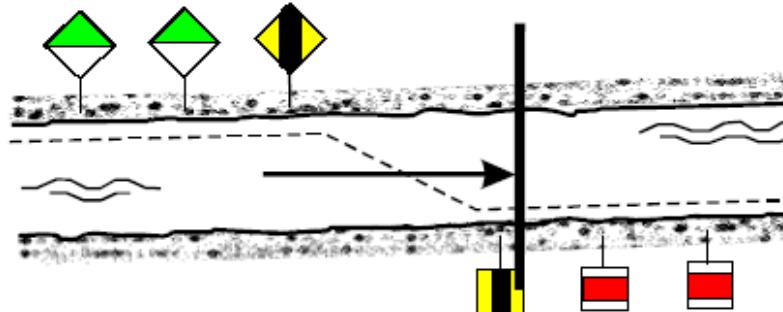


Figura nr. 10

#### 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.

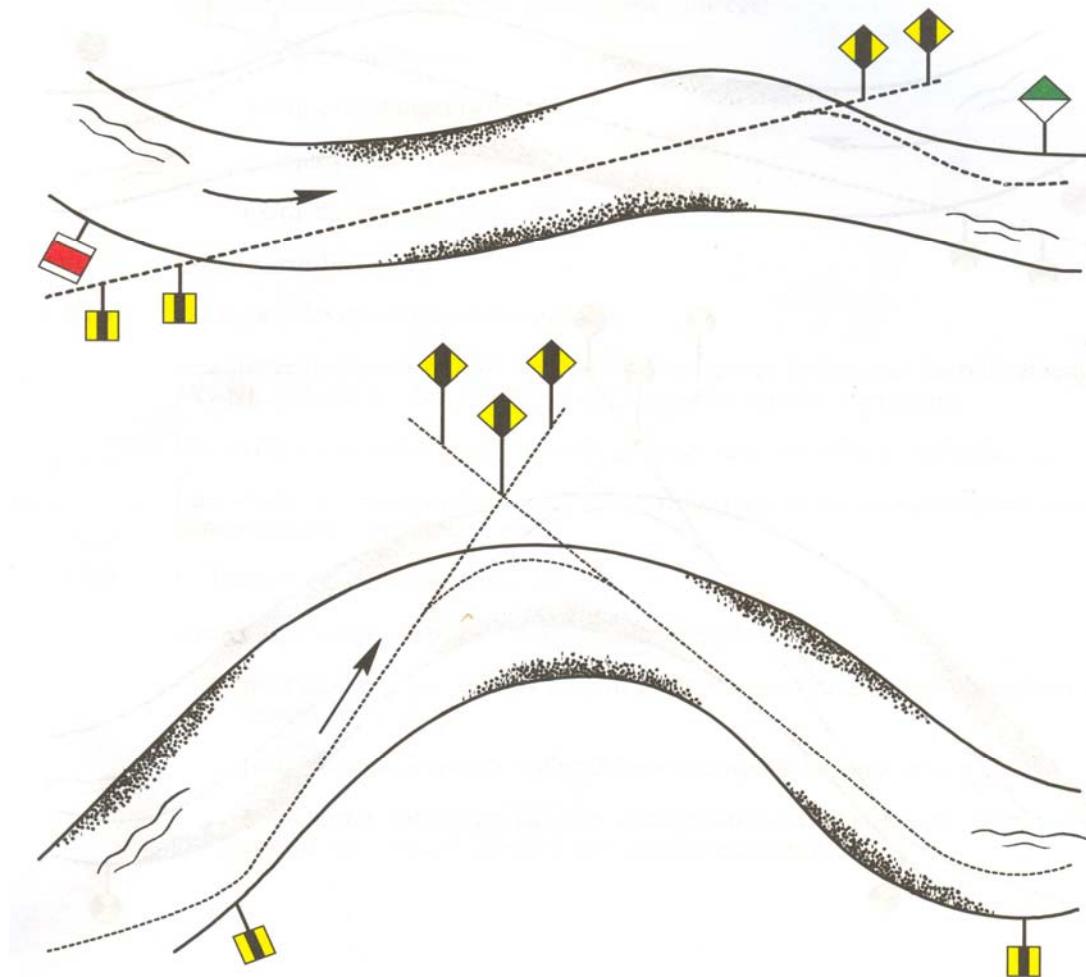


Figura nr. 11

### **Aliniament de traversare la malul drept**

două panouri galbene ca cele de la figura nr. 8 (panou anterior și posterior)

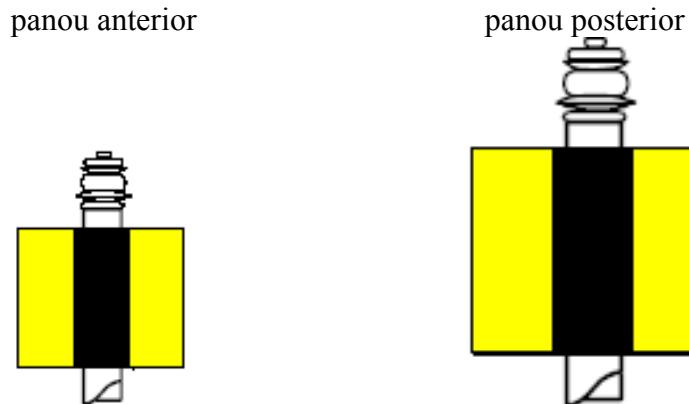


Figura nr. 11a

Lumini galbene, lumina anteroioară intermitentă, lumina posterioară continuă

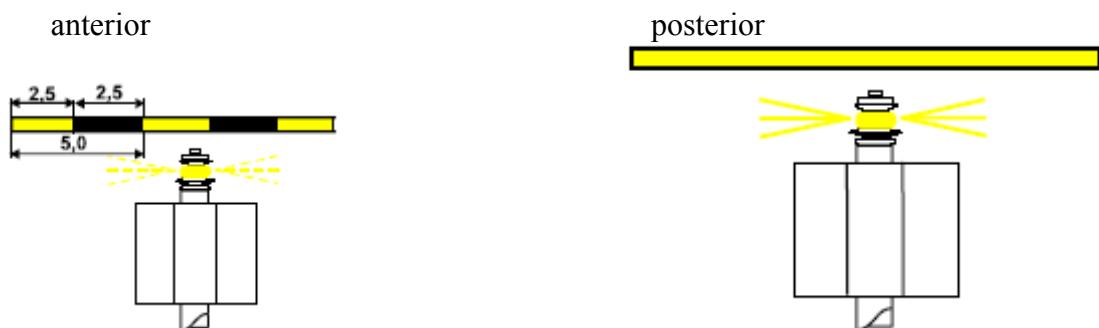


Figura nr. 11b

### **Aliniament de traversare la malul stâng**

Două panouri galbene ca cele de la figura nr. 9 (panou anterior și posterior)

Lumini galbene, lumina anteroioară intermitentă, lumina posterioară continuă

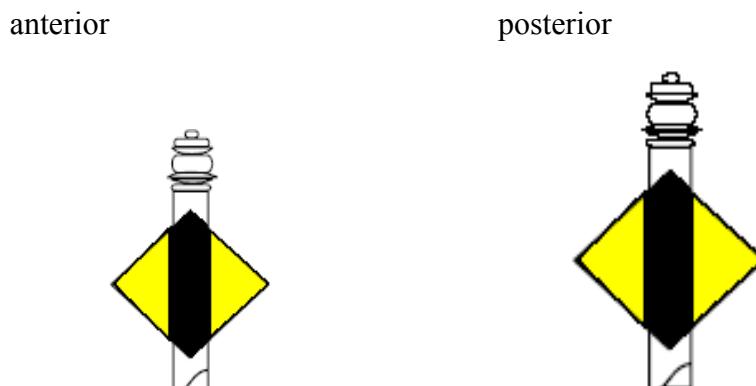


Figura nr. 11 c

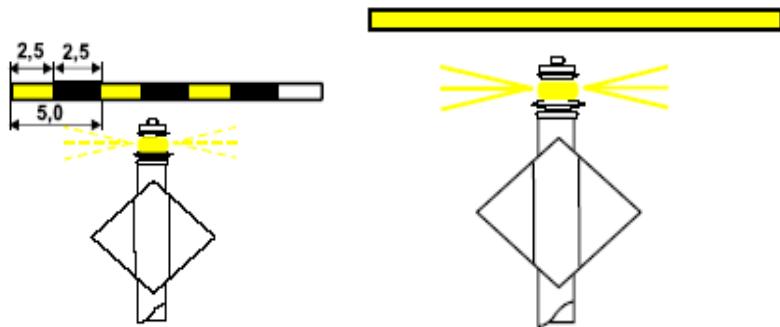


Figura nr. 11d

#### **IV. Balizarea punctelor periculoase și obstacolelor**

##### **A.Balizarea costieră**

###### **1. Semnale de la malul drept care balizează puncte periculoase**

Culoare: roșu  
 Forma: panouri cu semn  
 Semne: Triunghi alb, mărginit cu banda roșie, cu vârful în jos

4.F

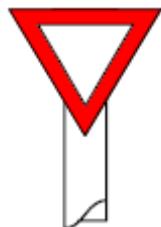


Figura nr. 12

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.

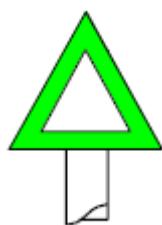


Figura nr. 13

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 părți (faruri)**

Culoare: roșu/verde

Formă: panouri cu semn

Semne: două panouri triunghiulare albe, suprapuse și opuse la vârfuri, cel de deasupra mărginit cu banda roșie iar cel de dedesubt cu banda verde.

6.B

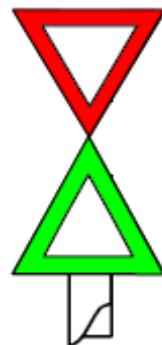


Figura nr. 14

Lumină albă intermitentă

6.A

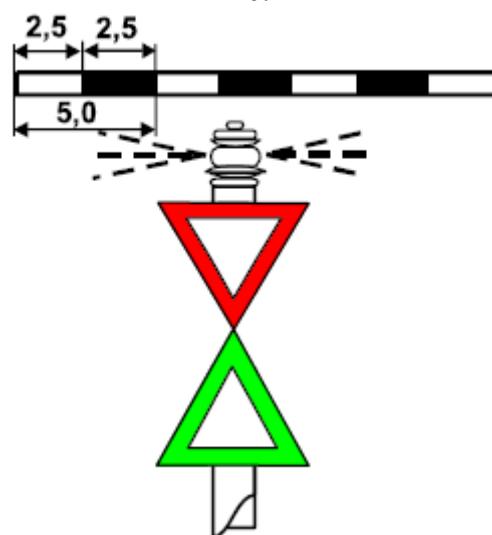


Figura nr. 14a

Acest semnal este instalat la extremitățile unei insule, în punctele unde aceasta împarte albia în două brațe navigabile, și de asemenea pe mal, la gurile canalelor și afluenților navigabili.

#### **4. Derivații, guri de vărsare și intrări în porturi**

In vecinatarea 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 și 2 , figurile 12 și 13. Navigația pentru intrarea în port este considerată ca fiind navigație amonte

### **IV. Balizajul suplimentar pentru navigația cu radar**

#### **A. Semnalele de balizare a pilelor podurilor**

1. În acest scop se folosesc geamandurile conforme cu figurile 1 și 2 cu reflectoare radar (plasate în amonte și în aval de pile);

2. Pe pilele podurilor sunt montați suporti cu reflectoare radar.

8.C2

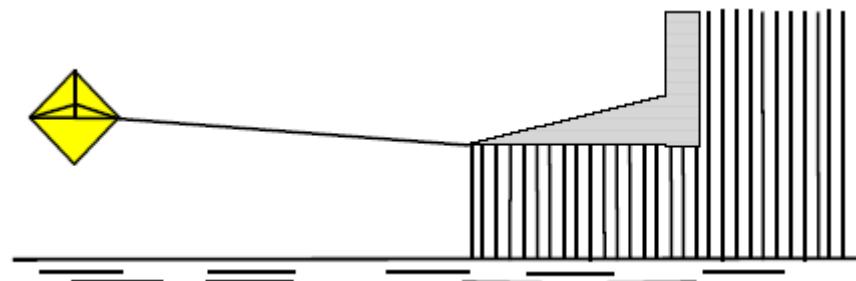


Figura nr. 15

## B. Balizarea liniilor aeriene

- Pe linia arieană sunt fixate, dacă este necesar, reflectoare radar (care produc pe ecranul radarului imaginea unui rând de puncte pentru identificarea liniei aeriene).

8.C3

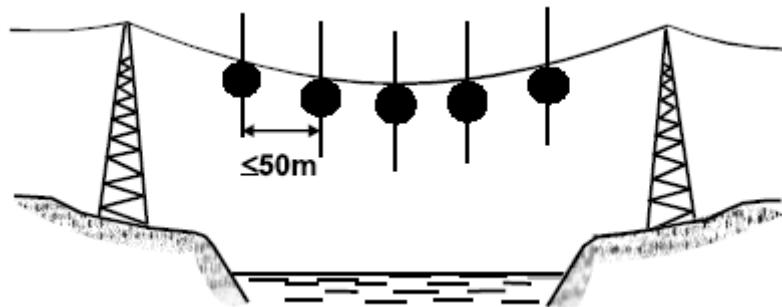


Figura nr. 16

- 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

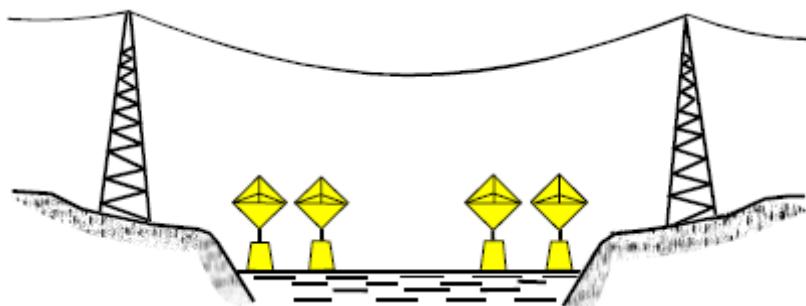


Figura nr. 17

**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 USAGÉES**

**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 și 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” și să 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 .....  
Ştampilă 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 și grase, acceptate, care survin în exploatarea navei :**

1.1 Altöl:

Отработанные масла:

Huiles usagées : ..... l/l

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/l

Maschinenraum vorne / Носового машинного отделения / Salle de machine avant / Compartiment mașini prova : ..... l/l

anderen Räumen / Прочих помещений / Autres locaux /Alte compartimente: ..... l/l

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/kg

Altfett / Отработанные смазочные вещества / Graisses usagées/ Grăsimi uzate : ..... kg/kg

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 și 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 NAVIGAȚIE PE SECTORUL DUNĂRII CUPRINS ÎNTRE RADA SULINA ȘI PORTUL BRĂILA (Km 175)**

*Prezentele „Reguli speciale de navigație” se aplică pe Dunărea de Jos de la Brăila (km 175) la rada Sulina, și au fost întocmite de Administrația Fluvială a Dunării de Jos - Galați, denumită în text „Administrație”, în baza articolului 23 din „Convenția despre Regimul Navigației pe Dunăre”, încheiată la Belgrad la data de 18 august 1948 și „Dispozițiilor Fundamentale relative la navigația 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 Navigație pe Dunăre din Partea – I.”, precizând condițiile speciale de navigație pentru sectorul maritim al Dunării de Jos cuprins între Brăila (km 175) și rada Sulina inclusiv și se aplică tuturor navelor maritime, fluvio-maritime și fluviale ce navigă izolat sau în formăție în acest sector.

#### **Articolul 1.02 Obligații**

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) și rada Sulina inclusiv sunt obligați să respecte prezentele reguli.

2. Navele maritime sunt obligate să aibă luminile și semnalele prevăzute în „Regulile internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare”.

#### **Articolul 1.03 Semnificația unor termeni**

În prezentul Regulament:

- a) termenul „**pilot**” semnifică acea persoană care posedă un brevet corespunzător și care face parte din corpul de piloți al Administrației sau autorizată de aceasta în baza unui examen pentru a pilota navele pe sectorul maritim al Dunării de Jos cuprins între rada Sulina și portul Brăila(km 175);
- b) termenul „**navă pilotată**” semnifică orice navă, mijloc plutitor sau instalație plutitoare, convoi sau orice alte corpuși plutitoare care navigă izolat sau în formăție și care beneficiază de serviciile unui pilot;
- c) termenul „**Administrație**” semnifică Administrația Fluvială a Dunării de Jos - Galați;
- d) termenul „**navă fluvio – maritimă**” semnifică o navă care este construită și echipată pentru a naviga în siguranță pe mare și pe căile navigabile interioare.
- e) ceilalți termeni folosiți, au înțelesul prezentat în Partea – I „Regulamentul de navigație pe Dunăre”.

## **Articolul 1.04 Avize către navigatori**

Prevederile prezentelor Reguli se completează prin Avize către navigatori emise de Administrație.

Acste avize se aduc la cunoștință navigatorilor prin intermediul căpitanilor de port și se publică în Buletinul Hidrometeorologic pentru Dunăre. În anumite cazuri aceste avize se aduc la cunoștință navigatorilor și 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 și 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 Administrației sau un pilot autorizat de Administrație să exerce pilotajul.

2. Navele fluviale, indiferent de pavilion, care navigă în amonte și aval, vor solicita la bord un pilot al Administrației sau un pilot autorizat de aceasta, dacă nu au la bord o persoană care să dețină un brevet corespunzător pentru a naviga și pe acest sector.

# **CAPITOLUL 2**

## **DOCUMENTE ȘI CONDIȚII TEHNICE ALE NAVELOR**

### **Articolul 2.01 Documentele navelor**

Toate navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, trebuie să aibă la bord actul de naționalitate, precum și certificatele și documentele stabilite prin reglementările naționale în vigoare și convențiile internaționale la care România este parte.

### **Articolul 2.02 Certificate de tonaj**

1. Toate navele maritime și 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 Administrație.

2. Certificatele prevăzute la paragraful 1 de mai sus, sunt utilizate de Administrație pentru calcularea tarifelor de navigație.

3. În cazul lipsei certificatelor de tonaj prevăzute la paragraful 1, Administrația 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  $4^{\circ}$  nu li se permite navigația în sectorul maritim al Dunării de Jos.

**Articolul 2.04**  
**Verificarea pescajului navelor**

1. Conducătorii navelor maritime și fluvio - maritime au obligația 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 depășit limita admisă a pescajului comunicat de Administrație.
3. În timpul operațiunilor de încărcare și/sau balastare, conducătorul navei este obligat să urmărească în permanență pescajul navei, care nu trebuie să depășească pescajul maxim admis pe sectorul maritim al Dunării de Jos prevăzut la art. 3.05, sau cel comunicat de Administrație.
4. Înaintea îmbarcării pilotului la bordul navei sau formației, acesta are obligația să verifice respectarea pescajului admis pentru ziua respectivă. Dacă constată depășirea acestuia va informa Administrația și căpitania de port.

**CAPITOLUL 3**  
**REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE**

**Articolul 3.01**  
**Direcția de mars**

1. Pe sectorul maritim al Dunării de Jos, navele trebuie să țină dreapta față de sensul lor de înaintare.
2. Se excepteză cazurile când condițiile speciale locale impun schimbarea direcției de mars.
3. În cazurile prevăzute la paragraful 2 de mai sus, schimbarea direcției de mars se face numai după anunțarea prin semnalele sonore/vizuale prevăzute în prezentul Regulament, prin radiotelefon, precum și după convenirea modului de întâlnire cu navele care navigă în zonă.

**Articolul 3.02**  
**Măsuri de siguranță**

1. Conducătorii navelor aflate în mars sau în staționare sunt obligați să vegheze la siguranța navei, având pregătite în permanență pentru a putea fi utilizate, ancorele, mijloacele de acostare și semnalizare și să ia totodată măsurile pentru ca nava lor să nu constituie o piedică în calea navegației.
2. În condiții hidrometeorologice nefavorabile (niveluri peste cota + 300 cm, la Tulcea, vânt peste forța 6 pe scala Beaufort/ 39- 49 km/h, sloiuri etc.) trecerea prin cotul Tulcea va a fi făcută cu asistență unui remorcher pus la dispoziție de Administrație. Costurile de asistență 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 depășirea unor convoaie sau nave mai mici a căror integritate sau siguranță pot fi pericolite de remuul, de valul sau efectele de sucțiune produse de o navă maritimă, aceasta își va reduce corespunzător și din timp viteza.

3. Ambarcațiunile mici de orice fel se vor abate din timp din calea navelor autopropulsate și vor naviga la ce mult 15 m distanță față de unul din maluri.

#### **Articolul 3.04 Obiecte părăsite în fluviu**

1. Ancorele, lanțurile sau alte obiecte părăsite în fluviu pe sectorul maritim al Dunării de Jos care încurcă sau periclitează navigația, vor fi recuperate de Administrație pe cheltuiala proprietarului acestora.

2. Atunci când proprietarul nu a notificat locul și felul obiectelor pierdute sau nu poate fi urmărit, valorificarea va fi făcută de Administrație în vederea recuperării cheltuielilor conform legislației în vigoare.

3. Conducătorii navelor și convoaielor aflate în mars pe sectorul maritim al Dunării de Jos, când observă obiecte mari, colete, flotoare, ambarcațiuni sau nave în plutire pe acest sector, fără echipaj și lumini pe timpul nopții, și care constituie un pericol pentru navigație, vor comunica poziția lor Administrației și căpitaniei de port, cât și navelor ce navigă în zonă.

Administrația va lua măsuri de asigurare a lor, și le va reda proprietarului după plata cheltuielilor generate de recuperarea și 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 condiții normale, toate navele maritime și fluvio-maritime vor naviga cu un pescaj în apă dulce de maximum 23 picioare, respectiv 7,01 m. Situația adâncimilor se va comunica zilnic la un post de radio cu acoperire națională care va fi adus la cunoștința navigatorilor prin aviz către navigatori.

2. În acest sector se permite navigația, în condiții normale, a navelor cu lungimi de maximum 180 m și a construcțiilor plutitoare cu lățimi de maximum 40 m.

3. În anumite situații, în funcție de nivelul apelor Dunării, Administrația poate:

- dispune reducerea sau poate aproba depășirea pescajului prevăzut la pct.1;
- aproba navigația navelor cu o lungime mai mare de 180 m, dar care să nu depășească 225 m lungime;
- aproba navigația construcțiilor plutitoare cu o lățime mai mare de 40 m, dacă condițiile hidrometeorologice permit acest lucru.

4. Aprobarea depășirii pescajului sau a lungimii navei nu se poate da decât de pe o zi pe alta și va fi comunicată la Căpitania portului și la Agenția de pilotaj. În această situație Administrația va stabili care este adâncimea de navigație, funcție de care comandantul navei va asigura rezerva de pescaj necesară navigației în siguranță.

5. Gabaritele convoaielor fluviale remorcate sau împinse vor respecta dimensiunile stabilite de recomandările Comisiei Dunării sau prin Reguli speciale și Avizele către navigatori emise de Administrație pentru anumite sectoare sau situații deosebite.

**Articolul 3.06**  
**Distanța ce trebuie respectată de nave și ambarcațiuni mici**

1. La trecerea prin zone cu navigație dificilă sau cu coturi pronunțate și pe sectorul de Dunăre cuprins între bara Sulina și Mm 34, nu este permisă apropierea unei nave de alta la mai puțin de 1 milă marină.
2. Orice navă sau ambarcațiune mică nu va traversa canalul la o distanță mai mică de 1 milă marină de proba navelor maritime și fluvio - maritime aflate în mars.

**Articolul 3.07**  
**Blocarea șenalului**

1. Este interzisă obturarea șenalului cu orice fel de nave, materiale plutitoare, instalații sau scule de pescuit.
2. Pe sectorul maritim al Dunării de Jos este interzisă amplasarea plaselor sau a altor unelte de pescuit în șenalul navigabil și în locurile stabilite pentru staționarea navelor.

**CAPITOLUL 3.1**

**DISPOZIȚII SPECIALE PE CANALUL SULINA**

**Articolul 3.1.01**  
**Nave ce nu pot naviga pe Canalul Sulina**

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

**Articolul 3.1.02**  
**Viteza de navigație pe Canalul Sulina**

1. În sectoarele libere și fără restricții, viteza de navigație pe canal se stabilește de comun acord cu pilotul aflat la bord și nu poate depăși în nici un caz limitele de viteză stabilite mai jos pentru condiții hidrometeorologice normale:

	<b>amonte</b>	<b>aval</b>
nave mici	8 Nd	9 Nd
remorchere sau convoaie	8 Nd	9 Nd
nava pasageri, salvare, stins incendiu și militare	9 Nd	10 Nd
nave maritime până la 4.000 tdw	7 Nd	9 Nd
nave maritime între 4.000 tdw și 12000 tdw	6 Nd	8 Nd
nave maritime între 12.000 tdw și 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 siguranță a navei și de formare a valurilor.

La indicațiile pilotului, conducătorul este obligat să reducă viteza navei corespunzător condițiilor din zona de navigație.

**Articolul 3.1.03**  
**Navigația la aceeași înălțime, întâlniri, depășiri**

1. Navigația la aceeași înălțime este interzisă.
2. La coturi și în locurile unde șenalul nu oferă lățime suficientă, depășirea și întâlnirea navelor este interzisă.

3. La navigația în amonte și în aval, depășirea este permisă numai între navele până la 4000 tone deplasament. Depășirea este permisă numai în locurile care oferă condiții 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** **Navigația pe timp de noapte**

1. Navigația 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. Navigația aval pe timp de noapte este interzisă navelor maritime și fluvio-maritime, pe sectorul cuprins între Mm 43 și Mm 0 (Portul Sulina).
3. Navigația 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 și 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 navigație**

1. Administrația hotărăște închiderea temporară a Canalului Sulina când situația o impune.
2. În acest caz, la stațiile de supraveghere de la Ceatal Sf. Gheorghe și Ceatal Izmail, se arborează pe timp de zi și pe timp de noapte, semnale de interzicere A1 (Anexa nr. 7 din „Regulamentul de navigație pe Dunăre”) și se comunică navelor prin Agențiile de pilotaj și Căpităniile de port din Tulcea și Sulina închiderea temporară a canalului. Conducătorii navelor și convoaielor sunt obligați să se conformeze după caz, prevederilor de la paragrafele 3 și 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 funcție de poziția, caracteristicile și condițiile de navigație din momentul primirii comunicării conform prevederilor art. 5.04, paragrafele 4 și 5 din prezentul Regulament.

## **CAPITOLUL 3.2**

### **DISPOZIȚII SPECIALE LA GURA CANALULUI SULINA**

#### **Articolul 3.2.01**

##### **Intrarea și ieșirea prin gura canalului Sulina**

1. Intrarea prin gura Canalului Sulina este permisă 24 de ore din 24 cu excepția condițiilor prevăzute la capitolul 4, art. 4.01, art. 4.03 și capitolul 5, art. 5.04.

În cazuri speciale, Administrația poate restricționa trecerea unor nave dacă condițiile de navigație existente și/sau caracteristicile navelor nu sunt conforme cerințelor.

2. Ieșirea prin gura Canalului Sulina este permisă numai pe timpul zilei cu excepția condițiilor prevăzute capitolul 4, art. 4.01, art. 4.03 și capitolul 5, art. 5.04.

În cazuri speciale, Administrația 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/ieșirii navelor, se face prin semnalizarea prevăzută în prezentul Regulament și arborată de utilajele ce execută aceste activități, sau prin program de trecere în zona lucrărilor, comunicat prin Avize către navigatori, căpitaniei de port și Agenției de pilotaj Sulina.

4. În caz de interdicție de a ieși 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 stâñjenească celelalte nave din apropiere și nici executarea manevrelor de intrare sau ieșire în/din Canalul Sulina.

2. La sosirea din mare, conducătorul navei va comunica la Administrație și la Căpitania portului Sulina, odată cu ora la care solicită pilot, caracteristicile navei, felul și cantitatea încărcăturii, pescajul maxim la sosire în apă dulce, portul de plecare, destinația.

#### **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 navelor de pasageri, navelor încărcate cu mărfuri perisabile sau periculoase și navelor care se află în pericol sau au nevoie de intervenție medicală urgentă.

2. Administrația poate stabili, pe criterii de siguranță, introducerea cu prioritate sau în altă ordine, a unor nave ce justifică această măsură.

3. Navelor 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 căpitaniei de port și a autorităților sanitare, care vor comunica Administrației permisiunea de intrare.

Când din anumite motive (furtună, avarii, cazuri de îmbolnăviri grave nemolipsitoare etc.) este totuși admisă intrarea lor în canal, navelor vor rămâne pe canal, la locul indicat de

Administrație în aval de portul Sulina și nu vor lăua contact cu alte persoane în afara celor autorizate (Căptănia de port, Poliția de frontieră, Vamă și autoritățile sanitare și veterinar).

**Articolul 3.2.04**  
**Obligativitatea asistenței sau remorcării navelor**  
**la trecerea prin gura Canalului Sulina**

1. Pentru intrarea sau ieșirea prin gura Canalului Sulina, navele care nu îndeplinesc condițiile de gabarit și/sau manevrabilitate necesare, vor fi asistate de regulă de un remorcher al Administrației.
2. Deplasarea remorcherului se face în baza comenzi, predată de conducător pilotului și a confirmării de primire a acesteia, făcută prin radiotelefond la Administrație. În final, confirmarea prestației și comanda se predau conducătorului remorcherului.
3. Refuzarea asistenței remorcherului implică amânarea introducerii navei în canal, sau întoarcerea ei în aval de portul Sulina, iar consecințele 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**  
**NAVIGAȚIA ÎN CONDIȚII DIFICILE**

**Articolul 4.01**  
**Prevederi generale**

1. Navele intrate în canal au obligația să se informeze permanent prin radiotelefond de la celelalte nave din zonă sau de la stațiile de supraveghere Administrației, asupra stării timpului.
2. La apariția sau prognozarea schimbării condițiilor de navigație, 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 navigație pe Dunăre” conform prevederilor de la art. 6.30, art.6.31, art.6.32 și art. 6.33.
3. Pe timp cu vizibilitate redusă (ceată, negură, ploaie deasă, zăpadă etc.) pe Canalul Sulina, navigația este interzisă. În acest caz la catargul stațiilor de supraveghere de pe canal, se arborează pavilionul „U” din codul internațional de semnale sau se comunică prin radiotelefond, condițiile și restricțiile existente, la cererea navelor ce urmează să intre în canal.

**Articolul 4.02**  
**Caz special în situație de curent puternic pe Canalul Sulina**

1. În cazul când pe Canalul Sulina curentul puternic creează condiții dificile de navigație, la o cotă a apei peste + 300 cm la Tulcea, pe catargul stației de la ceatal Izmail (Mm 43) se arborează o flamură neagră.
2. În acest caz, conducătorii navelor maritime și fluvio-maritime trebuie să ia măsuri de precauție speciale, indicate de pilot (viteză redusă, asistență unui remorcher, etc).

### **Articolul 4.03** **Navigația pe timp de iarnă**

1. De la apariția gheții pe sectorul maritim al Dunării de Jos, navigația se desfășoară în condiții speciale stabilite de Administrație. Dispozițiile Administrației sunt obligatorii.
2. Conducătorii navelor maritime și fluvio-maritime care urmează a naviga prin gheață se vor informa la Administrație asupra situației ghețurilor pe Dunăre, pentru a putea aprecia în funcție de puterea motorului/motoarelor, construcția și starea navei, posibilitatea intrării sau ieșirii navei pe Canalul Sulina cât și asupra efectuării manevrelor sau plecării din porturi.
3. În toate măsurile pe care le ia, conducătorul navei va ține cont de recomandările pilotului și măsurile stabilite de Administrație (ordinea de intrare în convoaie, viteză, locuri de așteptare etc).
4. La navigația prin gheață, conducătorii vor ține permanent legătura cu navele care acționează în gheață și cu Administrația pentru a comunica poziția și starea gheții și a primi informațiile privind condițiile și restricțiile de navigație.
5. Navele rămase în gheață au obligația de a sta permanent pe ascultare radio în canalul 16 VHF.
6. La navigația pe culoarele naturale sau executate de navele ce acționează în gheață, navele sunt obligate să naveze numai pe aceste culoare, cu viteză corespunzătoare evitării ruperii banchizelor de pe margini. Ancorarea, depășirea sau întâlnirea pe aceste culoare este interzisă.
7. Navele blocate în gheață, aflate în pericol sau în calea altor nave mai puternice sunt obligate să accepte intervenția prioritată acordată de navele Administrației ce acționează în gheață, pentru eliberarea șenalului. De asemenea, în situații deosebite pot cere ajutorul cu prioritate din partea navelor Administrației. În ambele situații navele vor pregăti din timp remorci corespunzătoare prin locuri de mare rezistență (nară ancoră, șomar etc.) și vor suporta cheltuielile corespunzătoare intervenției, indiferent de rezultatele obținute.
8. Administrația nu răspunde de daunele suferite de navele angajate în navigația prin gheață, datorită sloiurilor, navelor de intervenție sau din cauza altor nave și nu poate fi ținută răspunzătoare pentru daunele provocate de navele angajate în gheață altor nave, instalațiilor, construcțiilor hidrotehnice, și alte asemenea.
9. Conducătorii navelor care au beneficiat de serviciile Administrației, vor confirma în scris durata fiecărei prestații, urmând ca agentul navei să confirme în scris efectuarea plății. Navele care nu au angajat un agent vor efectua plata în numerar către reprezentantul Administrației.

## **CAPITOLUL 5**

### **PILOTAREA NAVELOR**

#### **Articolul 5.01** **Obligativitatea pilotării navelor**

1. Toate navele maritime și fluvio-maritime indiferent de pavilion, care navigă pe sectorul maritim al Dunării de Jos cuprins între gura Canalului Sulina și portul Brăila (km175) sunt obligate să aibă la bord un pilot al Administrației sau autorizat de aceasta pentru efectuarea pilotajului în acest sector.
2. Toate manevrele de acostare, plecare sau de schimbare a poziției navelor maritime și fluvio-maritime în porturile de pe sectorul maritim al Dunării de Jos și în radele acestora, se vor executa numai în prezența 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 Administrației sau autorizat de aceasta, dacă nu au la bord o persoană care să fie atestată corespunzător pentru navigația pe acest sector.

### **Articolul 5.02** **Primirea și debarcarea pilotului la și de la bordul navei**

1. Pentru primirea la bord sau debarcarea în siguranță 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 distanță minimă de 1 Mm de la capătul din larg al digului de Nord de la gura canalului Sulina.

3. La ieșirea în mare din Canalul Sulina, pilotul se poate debarca de pe nava pilotată, la o distanță de cel puțin 1 Mm de capătul din larg al digului de Nord al canalului Sulina.

### **Articolul 5.03** **Locuri de îmbarcare și 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 relevantele adevărate  $0^{\circ}$  –  $121^{\circ}$ ;

2. Porturile din sectorul maritim al Dunării de Jos, radele acestora precum și în alte zone stabilite de către Administrație prin avize către navigatori;

3. Pe sectorul maritim al Dunării de Jos la Mm 44 și la Km 175 (Brăila).

### **Articolul 5.04** **Imposibilitatea îmbarcării și debarcării pilotului în rada Sulina.** **Bara impracticabilă**

1. Se consideră „bara impracticabilă” atunci când din cauza vântului puternic (forță 6-7/39-61 km/h pe scara Beaufort) și a valurilor mari (gradul de agitație al mării 5-6 /înălțimea valurilor 2-6 m, pe scara Douglas), navigația prin bară și/sau debarcarea/îmbarcarea pilotului nu se pot face în siguranță.

În acest caz se va comunica prin radiotelefon navelor. „Bara impracticabilă” se declară de către Administrație.

2. Când bara este declarată impracticabilă, navele care urmează să intre pe Canalul Sulina din mare, vor aștepta în radă.

3. Navele cu lungime sub 120 m care navigă în aval pentru ieșire în mare, se pot angaja pe Canalul Sulina, cu obligația 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 situații 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 și aprobat de Administrație.

## **Articolul 5.05** **Tratamentul pilotului la bord**

Pe timpul prezenței pilotului la bord, conducătorul navei este obligat să asigure acestuia masă și loc de odihnă, la nivelul ofițerilor.

## **Articolul 5.06** **Îndatoririle pilotului**

1. Înainte de plecarea în voaj, pilotul are obligația să cunoască condițiile hidrometeorologice, schimbările și restricțiile din sectorul pe care urmează să piloteze nava (schițele cu adâncimile la praguri, avizele către navigatori, și alte asemenea).

2. Pilotul este obligat să informeze conducătorul navei asupra regimului de navigație pe sectorul maritim al Dunării de Jos, să-i acorde asistență la pilotarea navei precum și să-i comunice toate restricțiile de navigație din sectorul pe care navigă.

3. Pilotul este obligat să solicite, iar conducătorul să pună la dispoziție toate datele privind caracteristicile navei, tipul de marfă, numele comandantului, armatorul/operatorul etc.

4. Pilotul va informa căpitania portului și Administrația, asupra manevrelor executate, poziția navei, condițiile hidrometeorologice din zonă, situația traficului, evenimentele de navigație, și altele asemenea.

5. Pe timpul cât se află la bordul navei/convoiului pilotul are obligația de a furniza conducătorului toate informațiile referitoare la zona sau portul respectiv, astfel încât nava/convoiul să navege și să efectueze manevrele portuare în deplină siguranță.

6. În rada porturilor de pe sectorul maritim al Dunării de Jos, pilotul care a venit sau pleacă cu nava, poate acorda asistență pentru manevrele de intrare, ieșire, ancorare, acostare, plecare și alte asemenea, numai după cunoașterea exactă a condițiilor necesare executării în siguranță a manevrelor și după ce nava a primit aprobarea organelor competente (Căpitania de port, Administrația portuară).

7. Pilotul se va prezenta la bord cu documentele de atestare a identității și a dreptului de a pilota nave maritime (Legitimăția de pilot sau Autorizația emisă de Administrație și Brevetul de pilot de Dunăre Maritimă).

8. Pilotul are obligația să cunoască limba engleză și una din limbile oficiale ale Comisiei Dunării (rusă, franceză sau germană).

9. Pilotul va informa conducătorul navei, că în timpul manevrelor și la trecerea prin zone de navigație dificilă, are obligația să fie pe puntea de comandă.

În cazul în care conducătorul este nevoit să părăsească comanda, pilotul va cere numirea unei persoane competente și răspunzătoare de conducerea navei pe timpul absenței acestuia.

În caz de neconformare, pilotul va cere oprirea navei sau manevrei, iar dacă nu sunt condiții favorabile pentru aceasta imediat, va pilota nava până când va avea posibilitatea opririi ei, informând despre aceasta imediat, în ordine, la căpitania de port cea mai apropiată și la Administrație.

10. La trecerea prin zona fiecărei stațiuni de supraveghere și dirijare a navigației, căpitanie de port sau agenție de pilotaj, pilotul are obligația să ia legătura prin radiotelefond cu acestea pentru a primi eventualele informații suplimentare.

11. Pilotul are obligația să verifice ca datele din „Buletinul de pilotaj”, „Declarația comandanțului”, „Confirmările pentru prestații” sau acte ce se emit de navă în legătura cu voajul făcut, sunt conforme cu realitatea și să le predea Administrației. Când a constatat inexacități în aceste documente, iar comandanțul navei nu a vrut să le rectifice, predarea acestora se va face însotită de un raport.

În situația în care pilotul constată că informațiile cu privire la starea tehnică, primite de la conducătorul navei/convoiului nu sunt conforme realității, acesta are obligația de a anunța căpitania de port din zona de jurisdicție și Administrația. Pilotul nu va părăsi bordul navei până la terminarea cercetării de către organele căpitaniei de port, și va contrasemna în calitate de martor, documentele întocmite.

### **Articolul 5.07** **Îndatoririle conducătorilor navelor pilotate**

1. Să respecte prevederile „Regulamentului de navigație pe Dunăre” și „Regulile Speciale de Navigație aplicabile pe sectorul maritim al Dunării de Jos”.

2. Să verifice legitimația/autorizația emisă de Administrație prin care se atestă dreptul pilotului pentru executarea serviciului de pilotaj.

3. Prin semnarea actelor de confirmare a prestațiilor 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 dispoziția pilotului toate datele necesare asupra caracteristicilor de manevră ale navei și să comunice acestuia starea tehnică a tuturor instalațiilor și aparaturii de navigație, în vederea desfășurării voajului în siguranță. Conducătorul navei va asigura condiții pentru transmiterea și primirea mesajelor și informațiilor legate de desfășurarea voajului.

5. Conducătorul navei, după consultarea pilotului, dă în mod direct și pe răspunderea sa comenzi pentru executarea marșului.

Dacă în interesul rapidității manevrelor, conducătorul apreciază necesar să lase ca pilotul să dea direct aceste comenzi, manevrele executate în aceste condiții se consideră ca fiind ordonate de conducător și angajează numai răspunderea acestuia.

6. Conducătorul navei este răspunzător de manevrele navei sale și 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 voajului prin zone dificile să comande nemijlocit nava. Totuși în situațiile în care nu poate fi pe punctul de comandă, acesta trebuie să desemneze o altă persoană competentă și răspunzătoare de comanda sau manevra navei.

8. Conducătorul nu va permite altor membri de echipaj aflați în comandă să stânjenească în niciun fel îndeplinirea atribuțiilor de serviciu ale pilotului.

9. Conducătorul convoiului/navei pilotat(e) este obligat să furnizeze pilotului datele corecte privind pescajul, dimensiunile, tonajul, încărcătura, caracteristicile și puterea motoarelor, a propulsoarelor, manevrabilitatea, precum și orice alte caracteristici ale navei solicitate de pilot.

10. Să opreasă nava la cererea și în locurile indicate de pilot atunci când apar neîntelegeri cu acesta, pentru a permite venirea organelor căpitaniei de port și Administrației în vederea soluționării litigiului.

11. Să confirme până la plecarea de la bord a pilotului, toate prestațiile efectuate navei sale de către serviciul de pilotaj și celealte servicii prestate de terți sau de Administrație (pilotine, scafandri, remorchere de asistență, și alte asemenea).

12. Conducătorul convoiului/navei pilotat(e) nu are dreptul să rețină pilotul la bord după ieșirea navei/convoiului din zona sau din portul unde pilotajul este obligatoriu și are obligația să îl debarce în siguranță.

În cazul în care debarcarea nu se poate face în siguranță datorită condițiilor meteorologice și hidrologice, conducătorul navei/convoiului are obligația de a asigura debarcarea pilotului în cel mai apropiat loc sigur, precum și întoarcerea acestuia la locul de reședință al Administrației, pe cheltuiala navei.

### **Articolul 5.08** **Nerespectarea indicațiilor pilotului la bordul navelor**

1. În cazul când conducătorul unei nave nu acceptă sau nu îndeplinește indicațiile pilotului, pilotul este dator să rămână la bordul navei, pe puntea de comandă și să avertizeze conducătorul asupra consecințelor ce ar rezulta cu privire la periclitarea siguranței navigației.

2. Dacă conducătorul navei persistă în nerespectarea indicațiilor pilotului, pilotul va însăși prin orice mijloc căpitania portului din zonă și Administrația, solicitând oprirea navei pentru cercetări.

La sosirea organelor căpitaniei de port și Administrației pilotul va prezenta un raport scris pentru cercetarea cazului.

### **Articolul 5.09** **Măsuri de siguranță la îmbarcarea și debarcarea pilotului**

1. Conducătorul navei este obligat ca la îmbarcarea și debarcarea pilotului să pună la dispoziție scara de pilot, perfect corespunzătoare din punct de vedere tehnic, bine legată și în bună stare de curățenie, fiind răspunzător de orice prejudicii ce s-ar aduce integrității 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 condițiilor normale de îmbarcare/debarcare.

### **Articolul 5.10** **Solicitarea pilotului; nave pilot**

1. În afara solicitării făcute prin radiotelefond conform art. 3.2.02 paragraful 2, navele maritime și 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 și galbene alternative pe verticală (litera „G” din codul internațional de semnale) și vor emite semnalul sonor corespunzător aceleiași litere.

2. De asemenea, solicitarea pilotului se poate face și prin cerere scrisă, depusă la agențiile de pilotaj, cu cel puțin 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 și roșu ( litera „N” din codul internațional de semnale);

*Noaptea :* - la catarg, o lumină roșie sub o lumină albă, vizibile pe 360 grade,

Nava este vopsită în alb și pe ambele borduri este scris cu negru „PILOT”.

## **CAPITOLUL 6**

### **REMORCARE**

#### **Articolul 6.01 Formarea convoaielor**

1. Numărul maxim al unităților remorcate sau împinse pe Canalul Sulina, nu poate depăși patru unități, câte două în dană, când se navighează amonte și două unități într-o singură dană când se navighează aval.
2. Lungimea remorcii nu trebuie să depășească 30 m, la marș 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 Obligațiile remorcherului/împingătorului față 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 navigația.

#### **Articolul 6.03 Accesul convoaielor în bara Sulina**

1. Intrarea din mare în Canalul Sulina este permisă remorcherelor având la remorcă cel mult două unități și cu lungimea remorcii de maxim 100 m, după care se vor conforma prevederilor „Regulamentului de navigație pe Dunăre”.
2. Ieșirea din Canalul Sulina în mare, este permisă remorcherelor având la remorcă maxim două unități și cu lungimea remorcii de maxim 50 m.
3. Accesul convoaielor la bara Sulina va fi permis numai cu aprobarea Administrației și în condițiile stabilite de către aceasta.

#### **Articolul 6.04 Remorcaje speciale**

Pentru obținerea autorizației de efectuare a remorcajelor speciale pe sectorul maritim al Dunării de Jos, conducătorii convoiului trebuie să depună la Administrație schița convoiului cu toate caracteristicile (lungimea și lățimea convoiului, lungimea remorcii, puterea remorcherului din prova și din pupa convoiului).

## **CAPITOLUL 7**

### **MATERIALE PLUTITOARE**

#### **Articolul 7.01 Construcție, dimensiuni**

1. Materialele plutitoare alcătuite din mai multe elemente componente trebuie să fie asamblate rigid, iar operațiunea de îmbinare și desfacere a lor în sectorul maritim al Dunării de Jos, nu trebuie să stânjenească sau să devină o piedică pentru navegație.
2. Lățimea materialelor plutitoare, remorcate pe Canalul Sulina, nu poate depăși 16 m, iar lungimea lor nu poate depăși 40 m.
3. Materialele plutitoare care depășesc dimensiunile prevăzute la paragraful 2 de mai sus nu pot naviga pe Canalul Sulina, fără autorizația prealabilă a Administrației.

## **CAPITOLUL 8**

### **TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE**

#### **Articolul 8.01 Declararea mărfurilor periculoase transportate**

Conducătorii navelor și convoaielor cărora li se aplică prevederile A.D.N. și nu au pilot la bord, sunt obligați să aducă la cunoștință prin radiotelefon Administrației și Căpităniei Portului la intrarea în sectorul maritim al Dunării de Jos (Km 175 și Mm 44), prin apelare în canalul 16 VHF și comunicare în canalul 71 VHF, datele prevăzute la art. 8.02 din Partea – I „Regulamentul de navegație pe Dunăre”.

#### **Articolul 8.02 Loc de ancorare pentru navele cu mărfuri periculoase. Autorizații**

1. Navele care transportă mărfuri periculoase și 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 și navighează în aval, și 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**

Administrația 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 și blocările șenalului sau poluăriile produse de către navele și convoaiele care navighează în sectorul maritim al Dunării de Jos, se consideră prejudicii aduse Administrației și toate pagubele rezultate din acestea sunt suportate de nava/convoiul care le-a cauzat.

2. Navele și convoaiele ieșite 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 ȘI ELIMINAREA DEȘEURILOR  
REZULTATE LA BORDUL NAVELOR**

**Articolul 10.01**  
**Informarea asupra producerii unei poluări**

1. În cazul producerii unei poluări accidentale, conducătorii navelor și convoaielor respective, vor informa prin orice mijloc existent la bord despre aceasta căpitania de port cea mai apropiată și Administrația.

Informarea va conține în mod obligatoriu următoarele:

- a) tipul, numele și pavilionul navei care face comunicarea;
- b) numele conducătorului navei/convoiului;
- c) condițiile hidrometeorologice la locul și momentul producerii poluării (vizibilitate, forță și direcția vântului, viteza curentului);
- d) mărimea suprafeței 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 informații referitoare la poluare.

2. Conducătorii navelor/convoaielor care în timpul navegației pe sectorul maritim al Dunării de Jos observă unele fenomene de poluare a apei, vor informa căpitania de port cea mai apropiată și Administrația despre aceasta, și pe cât posibil va comunica datele specificate la paragraful 1 de mai sus.

**Articolul 10.02**  
**Jurnale de înregistrare și evidență hidrocarburi și deșeuri**

1. Navele maritime și fluvio-maritime vor avea la bord documentele și registrele prevăzute de Convenția MARPOL 73/78 cu amendamentele ulterioare, după cum urmează:

- Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor;
- Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului.

2. Fiecare înscris din jurnalele menționate mai sus, trebuie să poarte data și semnătura persoanei responsabile cu astfel de operațiuni. Fiecare pagină completată va fi semnată de conducătorul navei.

3. Înscrisurile în jurnalele sus menționate se fac în limba oficială a statului sub pavilionul căruia navighează nava și în limba engleză.

4. Căpitanii de port și Administrația au dreptul de a verifica exactitatea înscrisurilor făcute în jurnalele sus menționate și a lua copii după acestea.

## **CAPITOLUL 11**

### **DIVERSE**

#### **Articolul 11.01 Cazuri speciale**

1. În cazuri speciale ce se stabilesc de către Administrație, navele vor putea naviga cu alte formații de convoaie, cu condiția expresă de a nu periclită în nici un fel siguranța navegației unităților proprii sau a celorlalte nave.

2. În perioada când Administrația a închis navegația pe canalul Sulina în condițiile art. 3.1.04, art. 3.1.05, art. 4.01 și art. 4.03 navele sale vor putea naviga pe răspunderea sa, în interesul îndepărțării cauzelor care au determinat închiderea navegației sau pentru luarea altor măsuri corespunzătoare situației.

## **PARTEA a – III- a**

### **REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE PE SECTORUL ROMÂNESC AL DUNĂRII FLUVIALE**

*Prezentele reguli speciale de navigație se aplică pe sectorul românesc al Dunării cuprins între Km 175 (Brăila) și Km 1075 (gura Nerei ) și completează „Regulamentul de navigație pe Dunăre ” din Partea - I*

#### **A– REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE LA TRECEREA PE SUB PODUL GIURGENI – VADU OII Km 237+800**

##### **Articolul 1 Navigația pe sub pod. Gabarite de navigație**

1. Navigația la trecerea pe sub pod se desfășoară în sens unic astfel:
  - din amonte spre aval prin deschiderea centrală;
  - din aval spre amonte prin deschiderea de la malul stâng, respectându-se cu strictețe semnalizarea podului și a șenalului navigabil în zonă.

Pe timp de ceată sau noapte cu vizibilitate redusă, se interzice trecerea pe sub pod a navelor și convoaielor care nu au la bord un radar în stare bună de funcționare.

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

2. Gabaritele șenalului navigabil sunt:
  - a) prin deschiderea centrală a podului:
    - lățimea de 120 m;
    - înălțimea liberă de trecere: 24,14 m față de cota „0” miră Hârșova;
  - b) prin deschiderea de la malul stâng a podului:
    - lățimea de 100 m;
    - înălțimea liberă de trecere: 21,64 m față de cota „0” miră Hârșova;

##### **Articolul 2 Dimensiunile maxime ale convoaielor**

1. Convoaiele remorcate sau împinse care navighează atât în amonte cât și în aval, pot fi formate din cel mult 3 dane a 3 unități în dană, cu dimensiuni de cel mult 300 m lungime și 35 m lățime.
2. La marș în aval, convoaiele pot naviga și în formație de două dane a câte patru unități în dană, cu dimensiuni de cel mult 220 m lungime și 46 m lățime.

### **Articolul 3** **Exigențele tehnico – nautice ale convoaielor**

#### **1. Convoaie remorcate:**

- la trecerea pe sub pod remorcherele trebuie să-și reducă remorca la cel mult 45 m pentru navigația în amonte și cel mult la 30 m pentru navigația în aval, iar legăturile între dane să fie de cel mult 15 m.

#### **2. Convoaie împinse:**

- trebuie să aibă o bună manevrabilitate la marș înainte, înapoi și lateral;
- pe drum înainte, puterea împingătorului trebuie să asigure ținerea la cap a convoiului și la nevoie să poată modifica repede poziția convoiului pe drumul de urmat;
- pe drum înapoi, convoiul trebuie să aibă manevrabilitate sigură pentru a putea lua direcția voită și a se menține 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 siguranță a convoiului de cel puțin 12 km/h în apă liniștită și menținerea convoiului pe șenalul balizat la trecerea pe sub pod.

### **Articolul 4** **Locuri de oprire și condiții de manevră**

1. În situația în care remorcherile sau împingătoarele nu asigură condițiile stabilite mai sus, convoaiele se vor opri amonte în zona Km 240 sau la Hârșova în zona Km 252, iar aval în zona Km 236 în funcție de puterea și capacitatea de manevrabilitate a navei autopropulsate, pentru a naviga în siguranță la trecerea pe sub podul Giurgeni-Vadu Oii.

2. În locurile de oprire amonte, rondoul de  $180^0$  nu trebuie să depășească o suprafață cu lățime de  $1,5 \times$  lungimea convoiului, iar în sensul curentului apei cu lățime de  $3,5 \times$  lungimea convoiului. Pentru respectarea exigențelor la oprire prin rondou, convoaiele vor avea dimensiunile formației astfel încât să se încadreze în gabaritele șenalului navigabil la locurile stabilite.

3. În cazul opririi pe direcția de marș, distanța parcursă până la oprirea completă nu trebuie să depășească:

- în marș amonte 200 m sau cel mult o lungime de convoi;
- în marș aval 600 m sau cel mult 3 lungimi de convoi.

4. Puterea remorcherelor sau împingătoarelor, trebuie să asigure menținerea convoiului pe șenalul balizat la trecerea pe sub pod.

Comandanții de convoaie își vor organiza formațiile în limitele dimensiunilor maxime admise, în funcție de puterea remorcherului sau împingătorului, astfel încât convoaiele să nu depășească 6 tone marfă/CP și respectiv 8 tone capacitate/CP.

## **B. REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE LA TRECEREA PE SUB PODURILE DE LA CERNAVODĂ km 300 și 300 + 070**

### **Articolul 1 Navigația pe sub poduri**

1. Navigația pe Dunăre în zona podurilor de la Cernavodă se desfășoară prin deschiderea centrală a podurilor, în sens unic alternativ, respectându-se cu strictețe semnalizarea podurilor și a șenalului navigabil în zonă.

Este interzisă încrucișarea, depășirea și navigația la aceeași înălțime între km 299 +100 și km 301+900.

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

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

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

2. Gabaritul șenalului navigabil prin deschiderea centrală a podurilor este:

- lățimea maximă: 150 m;
- înălțimea liberă de trecere: 31,03 m față 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 unități în dană, cu dimensiunile maxime de 300 m lungime și 35 m lățime;
- la marș în aval, convoaiele pot naviga și în formații de două dane a patru unități în dană, cu dimensiunile maxime de 220 m lungime și 46 m lățime.

2. Pentru nivelurile situate între cota + 150 cm și ± 0,00 cm Cernavodă:

- convoaiele, atât pentru navigația în amonte cât și pentru navigația în aval, vor avea în formații șase unități, câte trei unități în două dane. Lungimea convoiului va fi de maxim 220 m, iar lățimea de maxim 33 m.

3. Pentru nivelurile situate sub cota ± 0,00 cm Cernavodă:

- convoaiele, atât pentru navigația în amonte cât și pentru navigația în aval, vor avea în formații patru unități, câte două unități în două dane. Lungimea convoiului va fi de maxim 220 m, iar lățimea de 23 m.

### **Articolul 3 Exigențele tehnico – nautice ale convoaielor**

1. **Convoaie remorcate:**

- la trecerea pe sub pod, remorcherele trebuie să-și reducă remorca la cel mult 45 m, pentru navigația în amonte și la cel mult 25 m, pentru navigația în aval, iar legăturile între dane să fie de cel mult 15 m.

2. **Convoaie împinse:**

- trebuie să aibă o bună manevrabilitate la marș înainte, înapoi și lateral;
- pe drum înainte puterea împingătorului trebuie să asigure ținerea la cap a convoiului pe drumul de urmat;

- pe drum înapoi convoiul trebuie să aibă manevrabilitate sigură pentru a putea lua direcția voită și a se menține 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 siguranță a convoiului de cel puțin 12 km/h în apă liniștită și menținere a convoiului pe șenalul balizat la trecerea pe sub pod.

#### **Articolul 4 Locuri de oprire și condiții de manevră**

1. Conducătorii de convoaie își pot organiza formațiile cu un număr mai mic sau mai mare de unități în limitele dimensiunilor maxime admise, în funcție de puterea remorcherului sau împingătorului astfel încât convoaiele să nu depășească 6 tone marfă/CP și respectiv 8 tone capacitate/CP.

2. În situațiile în care remorcherile sau împingătoarele nu asigură condițiile stabilite mai sus, convoaiele se vor opri în vederea modificării formațiilor, pentru a naviga în siguranță la trecerea pe sub poduri.

Locurile de oprire sunt următoarele:

- pe Dunăre în aval de km 296 și respectiv amonte la km 303.

Pentru respectarea exigențelor la oprire prin rondou convoaiele vor avea dimensiunile formației astfel încât să se încadreze în gabaritele șenalului navigabil la locurile stabilite.

### **C. REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE LA TRECEREA PE SUB PODURILE DE LA FETEȘTI Km 42 + 220 și Km 42 + 300 BRAȚ BORCEA**

#### **Articolul 1 Navigația pe sub poduri. Gabarite de navigație**

1. Navigația pe brațul Borcea, în zona podurilor de la Fetești, se desfășoară în sens unic astfel:

- din aval spre amonte prin deschiderea centrală;
- din amonte spre aval prin deschiderea de la malul stâng respectându-se cu strictețe semnalizarea podurilor și balizarea șenalului navigabil din zonă.

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

2. Gabaritele șenalelor navigabile sunt:

- a) prin deschiderile de la malul stâng:
  - lățimea maximă: 100 m;
  - înălțimea de liberă trecere: 17,59 m față de cota „0” miră Călărași.
- b) prin deschiderile centrale:
  - lățimea maximă: 100 m;

- înălțimea de liberă trecere: 18,04 m față de cota „0” miră Călărași.

## **Articolul 2** **Dimensiunile maxime ale convoaielor**

1. Pentru navigația 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 căte trei unități în dană, cu dimensiunile maxime de 220 m lungime și 33 m lățime;
  - la marș aval, convoaiele pot naviga și în formații de o singură dană, cu patru unități având dimensiunile maxime de 140 m lungime și 40 m lățime;
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 căte trei unități în dană, cu dimensiunile maxime de 205 m lungime și 33 m lățime;
  - la marș în aval, convoaiele formate din două dane a căte trei unități vor avea dimensiunile maxime de 190 m lungime și 33 m lățime. Pot naviga aval și formații de o singură dană cu patru unități având dimensiunile maxime de 125 m lungime și 40 m lățime.

## **Articolul 3** **Exigențe tehnico – nautice ale convoaielor**

1. **Convoaie remorcate:**
  - la trecerea pe sub pod, remorcherile trebuie să-și reducă remorca la cel mult 45 m pentru navigația în amonte și la cel mult 25 m pentru navigația în aval, iar legăturile între dane să fie de cel mult 15 m.
2. **Convoaie împinse:**
  - trebuie să aibă o bună manevrabilitate la marș înainte, înapoi și lateral;
  - pe drum înainte puterea împingătorului trebuie să asigure ținerea la cap a convoiului și la nevoie să poată modifica repede poziția convoiului pe drumul de urmat;
  - pe drum înapoi, convoiul trebuie să aibă manevrabilitate sigură de a putea lua direcția dorită și de a se menține 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 siguranță a convoiului de cel puțin 12 km/h în apă liniștită și menținerea convoiului pe șenalul balizat la trecerea pe sub pod.

## **Articolul 4** **Locuri de oprire și condiții de manevră**

1. Conducătorii de convoaie își pot organiza formațiile cu un număr mai mic sau mai mare de unități, în limitele dimensiunilor maxime admise, în funcție de puterea remorcherului sau împingătorului, astfel încât convoaiele să nu depășească 6 tone marfă/CP și respectiv 8 tone capacitate/CP.

2. În situațiile în care remorcherale sau împingătoarele nu asigură condițiile stabilite mai sus, convoaiele se vor opri în vederea modificării formațiilor, pentru a naviga în siguranță la trecerea pe sub poduri.

3. Locurile de oprire sunt următoarele:

- pe brațul Borcea, în aval de km 40 + 800 și respectiv în amonte de km 44.

4. Pentru respectarea exigențelor de oprire prin rondou, convoaiele vor avea dimensiunile formației astfel încât să se încadreze în gabaritele șenalului navigabil la locurile stabilite.

## **D. REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE LA TRECEREA PE SUB PODUL GIURGIU – RUSE Km 488 + 700**

### **Articolul 1 Navigația pe sub pod**

1. Navigația pe sub pod este permisă în permanență ziua și noaptea.

2. Trecerea navelor și convoaielor pe sub pod se va face numai prin deschiderea laterală imediat vecină deschiderii centrale și situate în dreapta ei, după sensul de trecere al navelor.

3. În perioada apelor mari, precum și în restul perioadei de navigație, pentru navele a căror înălțime de la linia de plutire la cel mai înalt punct fix nedemontabil nu permite trecerea pe sub pod prin deschiderile laterale, navigația se va face prin deschiderea centrală cu travee mobilă.

4. Navigația 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 puțin 500 m înainte pe pod, pentru navele care vin din aval și cel puțin 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 și în porturile Giurgiu și Ruse.

### **Articolul 2 Gabaritele de navigație**

1. Lățimea șenalului navigabil prin deschiderile laterale este de 120 m.

2. Înălțimea liberă pe sub pod, prin deschiderile laterale este de 20,14 m pasa de trecere aval-amonte și 20,20 m pasa de trecere amonte-aval față de cota „0” miră Giurgiu sau de 20,96 m pasa de trecere amonte-aval și 20,90 m pasa de trecere aval-amonte față de cota „0” miră Ruse.

3. Lățimea șenalului navigabil prin deschiderea centrală este de 60 m

4. Înălțimea liberă pe sub pod prin deschiderea centrală cu traveea în poziție ridicată este de 27,54 m față de cota „0” miră Giurgiu și 28,30 m față de cota „0” miră Ruse.

### **Articolul 3**

#### **Ridicarea traveei mobile**

1. Pentru a obține ridicarea traveei mobile, navele care nu au gabarite de liberă trecere prin deschiderile laterale navigabile, vor prezenta cu cel puțin 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 societății de navigație căreia îi aparține nava și se va depune astfel:

- la una din căpitaniiile de port Turnu Măgurele sau Giurgiu, respectiv Nicopole sau Ruse, pentru navele care navighează din amonte spre aval;
- la Căpitaniiile de port Oltenița sau Tutracan, pentru navele care navighează din aval spre amonte.

3. În cazul în care cererea a fost făcută prin Căpitania portului Giurgiu sau Ruse, aceasta va fi transmisă prin telefonogramă stației Giurgiu Nord, care va stabili ora de ridicare a traveei mobile, cât mai aproape de ora solicitată prin cererea navei și în orice caz nu mai devreme de ora propusă de navă.

În cazul când cererea s-a făcut prin Căpitania de port Turnu Măgurele sau Oltenița, respectiv Nicopole sau Tutracan, căpitania de port respectivă va transmite telegrafic sau prin telefonogramă, Căpitaniei de port Giurgiu respectiv Ruse, care vor anunța la rândul lor stația Giurgiu Nord.

4. Nava care așteaptă 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 și 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 poziția sa normală.

6. Dacă nava care a solicitat ridicarea traveei mobile, nu a putut trecerea la ora solicitată va lua legătura cu Căpitania portului Giurgiu sau Ruse pentru fixarea altei ore de trecerea navei.

7. Căpitaniiile de port Giurgiu și Ruse, prin avizele către navigatori, vor stabili în amănunt regulile de navigație pentru trecerea navelor prin deschiderea centrală conform legilor și regulamentelor de navigație în vigoare.

### **Articolul 4**

#### **Semnalizarea pentru navigație**

1. Semnalizarea pentru navigație, atât în zona podului cât și pentru pod, prin deschiderile navigabile, este în conformitate cu Regulamentul de navigație pe Dunăre.

2. Deschiderile laterale sunt semnalizate pentru navigația curentă de zi și de noapte.

3. Deschiderea centrală, în afară de perioada când traveea mobilă este ridicată, este semnalizată pe timp de zi și de noapte cu semnale și lumini de interzicere a navigației.

## **Articolul 5** **Reglementarea navegației**

1. Reglementarea navegației în zona podului și pe sub pod, se va face în conformitate cu prevederile Regulamentului de navegație pe Dunăre.
2. Conducătorii navelor și convoaielor care trec pe sub pod, sunt obligați să cunoștință în prealabil de „Avizele către navigatori” privind condițiile de navegație pe sub pod.  
Aceste avize către navigatori se găsesc la toate Căpităniile de port de pe sectorul românesc și respectiv bulgar al Dunării.
3. Orice nerespectare a dispozițiilor și regulilor de navegație, care va avea ca urmare producerea vreunei avarii la pod sau la instalațiile sale aferente, va atrage după sine, în afară de sancțiunile prevăzute și plata despăgubirii pentru acoperirea pagubelor aduse podului și instalațiilor.

## **Articolul 6** **Dimensiunile maxime ale convoaielor**

1. Convoaiele remorcate sau împinse care navighează atât în amonte cât și în aval, pot fi formate din cel mult trei dane a căte trei unități în dană, cu dimensiuni de cel mult 300 m lungime și 35 m lățime.
2. La marș în aval, convoaiele pot naviga și în formație de 2 dane a căte 4 unități în dană, cu dimensiuni de cel mult 220 m lungime și 46 m lățime.

## **Articolul 7** **Exigențele tehnico – nautice ale convoaielor**

### **1. Convoaie remorcate:**

- la trecerea pe sub pod remorcherile trebuie să-și reducă remorca la cel mult 45 m pentru navegația în amonte și cel mult 30 m pentru navegația în aval, iar legăturile între dane să fie de cel mult 15 m.

### **2. Convoaie împinse:**

- trebuie să aibă o bună manevrabilitate la marș înainte, înapoi și lateral;
- pe drum înainte, puterea împingătorului trebuie să asigure ținerea la cap a convoiului și la nevoie să poată modifica repede poziția convoiului pe drumul de urmat;
- pe drum înapoi, convoiul trebuie să aibă o manevrabilitate sigură pentru a putea lua direcția voită și a se menține 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 viteza minimă de siguranță a convoiului de cel puțin 12 km/h în apă liniștită și menținerea convoiului pe senalul balizat la trecerea pe sub pod.

## **Articolul 8**

### **Locuri de oprire și condiții de manevră**

1. În situația în care remorcherele sau împingătoarele nu asigură condițiile stabilite mai sus, convoaiele se vor opri în vederea modificării formațiilor, amonte și aval de pod, în zona semnalizată care permite ancorarea, pentru a naviga în siguranță la trecerea pe sub podul Giurgiu – Ruse.

Pentru respectarea exigențelor de oprire prin rondou, convoaiele vor avea dimensiunile formației astfel încât să se încadreze în gabaritele șenalului navigabil la locurile stabilite.

2. În cazul opririi pe direcția de marș, distanța parcursă până la oprirea completă nu trebuie să depășească:

- în marș amonte 200 m sau cel mult o lungime de convoi;
- în marș aval 600 m sau cel mult 3 lungimi de convoi.