

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

ORDINUL

nr. _____
din _____

pentru aprobarea Regulamentului de navigație pe Dunăre
în sectorul românesc

În temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) pct. 37 și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul

ORDIN:

Art. 1. -Se aprobă Regulamentul de navigație pe Dunăre în sectorul românesc cuprins între Km 1075 și rada Sulina, prevăzut în anexa, care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2.-La data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului transporturilor pentru aprobarea Regulamentului de navigație pe sectorul românesc al Dunării, își încetează aplicabilitatea.

Art. 3. -Direcția Generală Transport Naval din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, Administrația Fluvială a Dunării de Jos R.A. Galați și Autoritatea Navală Română vor aduce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 4. -Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare după 30 de zile de la publicare.

MINISTRU,

MIRCEA RADU BERCEANU

SECRETAR DE STAT
ALEXANDROS GALIAȚATOS

SECRETAR GENERAL
TUFĂ RADIAN

D.G.J.
Director General
MIRELA-BIANCA POPA

D.G.T.N.
Director General
ALEXANDRU ȘERBAN CUCU

GUVERNUL ROMÂNIEI



MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

DIRECȚIA GENERALĂ TRANSPORT NAVAL

București ___/___/_____

Nr. _____/_____

REFERAT DE APROBARE

a ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru aprobarea **Regulamentului de navigație pe Dunăre în sectorul românesc**

Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, în calitate de autoritate de stat în domeniul transportului naval, stabilește regulile de navigație în marea teritorială, în apele interioare și în porturile românești, în conformitate cu reglementările naționale și cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

În prezent navigația în sectorul românesc al Dunării cuprins între km 1075 și rada Sulina se desfășoară în baza Regulamentului de navigație pe Dunăre (R.N.D.) aprobat prin Ordin al ministrului transporturilor nr. 494/1992, nepublicat.

Prezentul proiect de ordin își propune adaptarea Regulamentului de navigație pe Dunăre existent, la Dispozițiile Fundamentale pentru Navigația pe Dunăre (D.F.N.D.), adoptate de Comisia Dunării în anul 2005, dispoziții care sunt în concordanță cu prevederile Codului European al Căilor de Navigație Interioare (CEVNI), adoptat de CEE-ONU, aplicabil pe toate căile navigabile interioare comunitare.

Având în vedere cele de mai sus, a fost întocmit proiectul de **Ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru aprobarea Regulamentului de navigație pe Dunăre în sectorul românesc** pe care, dacă sunteți de acord, vă rugăm să îl avizați.

DIRECTOR GENERAL

Alexandru Șerban CUCU

ROMÂNIA

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI
DIRECȚIA GENERALĂ TRANSPORT NAVAL**

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

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

**PARTEA a-II-a
REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE PE
DUNĂREA DE JOS**

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

2007

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

CUPRINS

PARTEA – I

REGULAMENT DE NAVIGAȚIE PE DUNĂRE

CAPITOLUL 1. PREVEDERI GENERALE

Articolul 1.01	Semnificația unor termeni.....	9
Articolul 1.02	Conducător.....	11
Articolul 1.03	Îndatoririle echipajului și ale altor persoane aflate la bord	12
Articolul 1.04	Îndatoriri generale de vigilență.....	12
Articolul 1.05	Comportarea în împrejurări deosebite.....	13
Articolul 1.06	Folosirea căii navigabile.....	13
Articolul 1.07	Încărcare maximă; număr maxim de pasageri.....	13
Articolul 1.08	Construcția, echipamentele și echipajul navelor	13
Articolul 1.09	Ținerea cârmei.....	14
Articolul 1.10	Documente de bord.....	14
Articolul 1.11	Regulament de navigație.....	15
Articolul 1.12	Obiecte periculoase aflate la bord; pierdere de obiecte; obstacole.....	15
Articolul 1.13	Protejarea semnalelor căii navigabile.....	15
Articolul 1.14	Deteriorări cauzate lucrărilor de artă.....	15
Articolul 1.15	Interzicerea deversării în calea navigabilă.....	16
Articolul 1.16	Salvare și asistență.....	16
Articolul 1.17	Nave eșuate sau scufundate.....	16
Articolul 1.18	Obligația de a degaja șenalul.....	16
Articolul 1.19	Ordine speciale.....	16
Articolul 1.20	Control.....	17
Articolul 1.21	Transporturi speciale.....	17
Articolul 1.22	Dispoziții cu caracter temporar.....	17
Articolul 1.23	Desfășurarea manifestațiilor sportive și altele.....	17
Articolul 1.24	Prevederi referitoare la transportul de mărfurilor periculoase.....	17
Articolul 1.25	Adăpostirea și iernarea navelor.....	17
Articolul 1.26	Domeniul de aplicare a prezentului Regulament.....	17

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

Articolul 2.01	Mărci de identificare a navelor, cu excepția ambarcațiunilor mici.....	18
Articolul 2.02	Mărci de identificare ale ambarcațiunilor mici.....	19
Articolul 2.03	Determinarea capacității navelor.....	19
Articolul 2.04	Mărci de încărcare și scări de pescaj.....	19
Articolul 2.05	Mărci de identificare a ancorelor.....	19

CAPITOLUL 3. SEMNALIZAREA VIZUALĂ A NAVELOR

I. – GENERALITATI

Articolul 3.01	Aplicare și definiții.....	19
Articolul 3.02	Lumini.....	20
Articolul 3.03	Panouri , pavilioane și flamuri.....	20
Articolul 3.04	Cilindri, baloane, conuri și biconuri.....	21

Articolul 3.05	Lumini și semnale interzise.....	21
Articolul 3.06	Lumini de rezervă.....	21
Articolul 3.07	Interzicerea folosirii luminilor, proiectoarelor, panourilor, pavilioanelor etc..	21

II. - SEMNALIZAREA DE NOAPTE

II. A – SEMNALIZAREA DE NOAPTE ÎN MARȘ

Articolul 3.08	Semnalizarea de noapte a navelor autopropulsate izolate în marș.....	21
Articolul 3.09	Semnalizarea de noapte a convoaielor remorcate în marș.....	22
Articolul 3.10	Semnalizarea de noapte a convoaielor împinse în marș.....	23
Articolul 3.11	Semnalizarea de noapte a formațiilor în cuplu aflate în marș.....	23
Articolul 3.12	Semnalizarea de noapte a navelor cu vele aflate în marș.....	24
Articolul 3.13	Semnalizarea de noapte a ambarcațiunilor mici aflate în marș.....	24
Articolul 3.14	Semnalizarea de noapte suplimentară a navelor care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase.....	25
Articolul 3.15	Anulat	
Articolul 3.16	Semnalizarea de noapte a bacurilor în marș.....	26
Articolul 3.17	Anulat	
Articolul 3.18	Semnalizarea de noapte suplimentară a navelor incapabile să manevreze.....	26
Articolul 3.19	Semnalizarea de noapte în marș a materialelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare.....	26

II. B - SEMNALIZAREA DE NOAPTE ÎN STAȚIONARE

Articolul 3.20	Semnalizarea de noapte a navelor în staționare.....	26
Articolul 3.21	Semnalizarea de noapte suplimentară a navelor în staționare care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase.....	27
Articolul 3.22	Anulat	
Articolul 3.23	Semnalizarea de noapte a bacurilor în staționare la debarcaderul lor.....	27
Articolul 3.24	Anulat	
Articolul 3.25	Semnalizarea de noapte în staționare a materialelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare.....	27
Articolul 3.26	Semnalizarea de noapte a plaselor sau a altor unelte de pescuit aparținând navelor de pescuit.....	27
Articolul 3.27	Semnalizarea de noapte a aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate.....	27
Articolul 3.28	Semnalizarea de noapte a ancorelor care pot constitui un pericol pentru navigație	28

III SEMNALIZAREA DE ZI

III. A - SEMNALIZAREA DE ZI ÎN MARȘ

Articolul 3.29	Semnalizarea de zi a convoaielor remorcate în marș.....	28
Articolul 3.30	Semnalizarea de zi a navelor care navighează cu vele și care folosesc în același timp propriile lor mijloace mecanice de propulsie.....	29
Articolul 3.31	Semnalizarea de zi a navelor autorizate să transporte mai mult de 12 pasageri și a căror lungime maximă a corpului este mai mică de 20 m.....	29
Articolul 3.32	Semnalizarea de zi suplimentară, a navelor în marș, care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase.....	29
Articolul 3.33	Anulat	
Articolul 3.34	Semnalizarea de zi a bacurilor în marș	30
Articolul 3.35	Semnalizarea de zi suplimentară a navelor care și-au pierdut capacitatea de manevră	30
Articolul 3.36	Semnalizarea de zi suplimentară a navelor care se bucură de prioritate de trecere.....	30

III.B – SEMNALIZAREA DE ZI ÎN STAȚIONARE

Articolul 3.36	Semnalizarea de zi a navelor în staționare.....	30
Articolul 3.37	Semnalizarea de zi a navelor în staționare care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase.....	30
Articolul 3.38	Anulat	
Articolul 3.39	Anulat	
Articolul 3.40	Semnalizarea de zi a plaselor sau a altor unelte de pescuit ale navelor care pescuiesc.....	31
Articolul 3.41	Semnalizarea de zi a aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate.....	31
Articolul 3.42	Semnalizarea de zi a ancorelor care pot prezenta pericol pentru navigație.....	32

IV.- SEMNALIZĂRI SPECIALE

Articolul 3.43	Interzicerea accesului la bord.....	32
Articolul 3.44	Interzicerea fumatului sau folosirii focului la bord.....	32
Articolul 3.45	Semnalizarea navelor de supraveghere fluvială.....	32
Articolul 3.46	Semnale de pericol.....	33
Articolul 3.47	Interzicerea staționării laterale.....	33
Articolul 3.48	Semnalizarea suplimentară în vederea protejării împotriva valurilor.....	33
Articolul 3.49	Semnalizarea suplimentară a navelor în marș care efectuează lucrări în calea navigabilă	34

CAPITOLUL 4

SEMNALIZAREA SONORĂ A NAVELOR, RADIOTELEFONIE, RADAR

Articolul 4.01	Generalități.....	34
Articolul 4.02	Folosirea semnalelor sonore.....	35
Articolul 4.03	Semnale sonore interzise.....	35
Articolul 4.04	Radiotelefonie.....	35
Articolul 4.05	Radar.....	36

CAPITOLUL 5

SEMNALIZAREA ȘI BALIZAJUL CĂII NAVIGABILE

Articolul 5.01	Semnalizare.....	36
Articolul 5.02	Balizaj.....	36

CAPITOLUL 6

REGULI DE NAVIGAȚIE

A. GENERALITĂȚI

Articolul 6.01	Definiții.....	36
Articolul 6.01	Nave care navighează cu viteză mare.....	37
Articolul 6.02	Ambarcațiuni mici.....	37

B. ÎNTÂLNIRI, DRUMURI CARE SE ÎNCRUCIȘEAZĂ ȘI DEPĂȘIRI

Articolul 6.03	Principii generale.....	37
Articolul 6.03	Drumuri care se încrucișează.....	37
Articolul 6.04	Întâlniri: Reguli normale.....	38
Articolul 6.05	Întâlniri: Derogări de la regulile normale.....	39
Articolul 6.06	Întâlnirea în cazul navelor trase la edec de pe mal.....	40
Articolul 6.07	Întâlniri în treceri înguste.....	40
Articolul 6.08	Întâlnire interzisă prin semnalele căii navigabile.....	40
Articolul 6.09	Depășiri: Prevederi generale.....	41

Articolul 6.10	Depășirea.....	41
Articolul 6.11	Depășirea interzisă prin semnalele căii navigabile.....	42
C. ALTE REGULI DE NAVIGAȚIE		
Articolul 6.12	Navigația pe sectoarele în care drumul de urmat este obligatoriu.....	42
Articolul 6.13	Întoarcerea.....	42
Articolul 6.14	Comportarea la plecare.....	43
Articolul 6.15	Interzicerea de a se angaja în intervalele dintre unitățile unui convoi remorcat.....	43
Articolul 6.16	Porturi și afluenți: intrare și ieșire, ieșirea urmată de traversarea căii navigabile principale.....	43
Articolul 6.17	Navigația la aceeași înălțime.....	44
Articolul 6.18	Interzicerea de a lăsa să se târască ancore, parâme sau lanțuri.....	44
Articolul 6.19	Navigația în derivă.....	44
Articolul 6.20	Valuri.....	45
Articolul 6.21	Convoaie.....	45
Articolul 6.22	Înteruperea temporară a navigației.....	45
Articolul 6.22	Navigația în dreptul aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate.....	46
D. BACURI		
Articolul 6.23	Reguli aplicabile bacurilor.....	46
E. TRECEREA PE SUB PODURI, PRIN BARAJE ȘI ECLUZE		
Articolul 6.24	Trecerea pe sub poduri și prin baraje – Generalități.....	46
Articolul 6.25	Trecerea pe sub poduri fixe.....	46
Articolul 6.26	Trecerea pe sub poduri mobile.....	47
Articolul 6.27	Trecerea prin baraje.....	47
Articolul 6.28	Trecerea prin ecluze.....	47
Articolul 6.28	Intrarea și ieșirea din ecluze.....	49
Articolul 6.29	Prioritate de trecere prin ecluze.....	49
F. VIZIBILITATE REDUSĂ; NAVIGAȚIA CU AJUTORUL RADARULUI		
Articolul 6.30	Reguli generale de navigație în condiții de vizibilitate redusă.....	50
Articolul 6.31	Semnale sonore în timpul staționării.....	50
Articolul 6.32	Navigația cu radar.....	51
Articolul 6.33	Prevederi pentru navele care nu navighează cu ajutorul radarului.....	52
G. REGULI SPECIALE		
Articolul 6.34	Priorități speciale.....	52
Articolul 6.35	Schiul nautic și activități similare.....	52
Articolul 6.36	Activitatea navelor de pescuit.....	52
Articolul 6.37	Comportamentul înotătorilor subacvatici sportivi.....	52
CAPITOLUL 7 REGULI DE STAȚIONARE		
Articolul 7.01	Principii generale de staționare.....	53
Articolul 7.02	Staționare.....	53
Articolul 7.03	Ancorarea.....	54
Articolul 7.04	Legarea.....	54
Articolul 7.05	Locuri de staționare.....	54
Articolul 7.06	Autorizarea staționării pentru anumite categorii de nave.....	55

Articolul 7.07	Staționarea în apropierea navelor, convoaielor împinse și formațiilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase.....	55
Articolul 7.08	Paza și supravegherea.....	55

**CAPITOLUL 8
TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE**

Articolul 8.01	Semnalul „ păstrați distanța”.....	56
Articolul 8.02	Declarația de transport a mărfurilor periculoase.....	56

**CAPITOLUL 9
PROTECȚIA APELOR ȘI ELIMINAREA DEȘEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR**

Articolul 9.01	Definiții.....	57
Articolul 9.02	Îndatoriri generale de vigilență.....	58
Articolul 9.03	Interzicerea deversării și aruncării.....	58
Articolul 9.04	Colectarea și tratarea reziduurilor la bord.....	58
Articolul 9.05	Registru de hidrocarburi, predarea deșeurilor la stațiile de colectare.....	58
Articolul 9.06	Norme pentru tratarea apelor reziduale.....	58
Articolul 9.07	Deversarea apelor uzate tratate.....	59
Articolul 9.08	Vopsirea și curățarea exterioară a navei.....	60

Anexa nr. 1 - LITERA SAU GRUPUL DE LITERE DISTINCTIVE A NUMELUI ȚĂRII UNDE SE AFLĂ PORTUL DE ATAȘ SAU LOCUL DE ÎNMATRICULARE AL NAVEI.....	61
---	----

Anexa nr. 2 - MĂRCI DE ÎNCĂRCARE ȘI SCĂRI DE PESCAJ ALE NAVELOR DE NAVIGAȚIE INTERIOARĂ.....	62
---	----

Anexa nr. 3 - SEMNALIZAREA VIZUALĂ A NAVELOR.....	64
--	----

Anexa nr. 4 - CULORILE LUMINILOR NAVELOR.....	83
--	----

Anexa nr. 5 - INTENSITAREA ȘI DISTANȚA DE VIZIBILITATE A LUMINILOR NAVELOR	85
---	----

Anexa nr. 6 - SEMNALE SONORE.....	88
--	----

Anexa nr. 7 - SEMNALE CARE SERVESC REGLEMENTĂRII NAVIGAȚIEI PE CALEA NAVIGABILĂ.....	94
---	----

Anexa nr.8 - BALIZAREA CĂII NAVIGABILE.....	107
--	-----

PARTEA a-II-a

REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE PE DUNĂREA DE JOS

**CAPITOLUL 1
REGULI GENERALE**

Articolul 1.01	Domeniul de aplicare.....	117
Articolul 1.02	Obligații.....	117
Articolul 1.03	Semnificația unor termeni.....	117
Articolul 1.04	Avize către navigatori.....	118

Articolul 1.05	Obligativitatea pilotării navelor.....	118
CAPITOLUL 2		
DOCUMENTE ȘI CONDIȚII TEHNICE ALE NAVELOR		
Articolul 2.01	Documentele navelor	118
Articolul 2.02	CertIFICATE DE TONAJ.....	118
Articolul 2.03	Înclinarea admisă navelor.....	118
Articolul 2.04	Verificarea pescajului navelor.....	119
CAPITOLUL 3		
REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE		
Articolul 3.01	Direcția de marș.....	119
Articolul 3.02	Măsuri de siguranță.....	119
Articolul 3.03	Întâlniri.....	119
Articolul 3.04	Obiecte părăsite în fluviu.....	120
Articolul 3.05	Gabaritele navelor.....	120
Articolul 3.06	Distanța ce trebuie respectată de nave și ambarcațiuni mici.....	120
Articolul 3.07	Blocarea șenalului.....	121
CAPITOLUL 3 - 1		
DISPOZIȚII SPECIALE PE CANALUL SULINA		
Articolul 3.1.01	Nave ce nu pot naviga pe canalul Sulina.....	121
Articolul 3.1.02	Viteza de navigație pe canalul Sulina.....	121
Articolul 3.1.03	Navigația la aceeași înălțime, întâlniri, depășiri.....	121
Articolul 3.1.04	Navigația pe timp de noapte.....	121
Articolul 3.1.05	Canalul Sulina închis pentru navigație.....	122
CAPITOLUL 3 - 2		
DISPOZIȚII SPECIALE LA GURA CANALULUI SULINA		
Articolul 3.2.01	Accesul în canalul de la bara Sulina.....	122
Articolul 3.2.02	Alegerea locului de ancoraj în radă.....	122
Articolul 3.2.03	Ordinea intrării din radă în canalul Sulina.....	123
Articolul 3.2.04	Obligativitatea asistenței sau remorcării navelor la trecerea prin gura canalului Sulina.....	123
Articolul 3.2.05	Întâlnirea navelor la gura canalului Sulina.....	123
CAPITOLUL 4		
NAVIGAȚIA ÎN CONDIȚII DIFICILE		
Articolul 4.01	Prevederi generale.....	123
Articolul 4.02	Caz special pentru curent puternic pe Canalul Sulina.....	124
Articolul 4.03	Navigația pe timp de iarnă.....	124
CAPITOLUL 5		
PILOTAREA NAVELOR		
Articolul 5.01	Obligativitatea pilotării navelor.....	125
Articolul 5.02	Primirea și debarcarea pilotului la și de la bordul navei.....	125
Articolul 5.03	Locuri de îmbarcare și debarcare a pilotului.....	125
Articolul 5.04	Imposibilitatea îmbarcării și debarcării pilotului în rada Sulina. Bara impracticabilă.....	125
Articolul 5.05	Tratamentul pilotului la bord.....	126
Articolul 5.06	Îndatoririle pilotului.....	126
Articolul 5.07	Îndatoririle conducătorilor navelor pilotate.....	127

Articolul 5.08	Nerespectarea indicațiilor pilotului la bordul navelor.....	128
Articolul 5.09	Măsuri de siguranță la îmbarcarea și debarcarea pilotului.....	128
Articolul 5.10	Solicitarea pilotului, nave pilot.....	128

**CAPITOLUL 6
REMORCARE**

Articolul 6.01	Formarea convoaielor.....	129
Articolul 6.02	Obligațiile remorcherului/împingătorului față de navele din convoi.....	129
Articolul 6.03	Accesul convoaielor în bara Sulina.....	129
Articolul 6.04	Remorcaje speciale.....	129

**CAPITOLUL 7
MATERIALE PLUTITOARE**

Articolul 7.01	Construcție, dimensiuni.....	129
-----------------------	------------------------------	-----

**CAPITOLUL 8
TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE**

Articolul 8.01	Declararea mărfurilor periculoase transportate.....	130
Articolul 8.02	Loc de ancorare pentru navele cu mărfuri periculoase. Autorizații.....	130

**CAPITOLUL 9
RĂSPUNDERI ÎN CAZ DE PREJUDICII**

Articolul 9.01	Prejudiciile la nave.....	130
Articolul 9.02	Prejudiciile la calea navigabilă	130

**CAPITOLUL 10
PROTECȚIA APELOR ȘI ELIMINAREA DEȘEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR.**

Articolul 10.01	Informarea asupra producerii de poluări.....	130
Articolul 10.02	Jurnale de înregistrare și evidență hidrocarburi și deșeuri.....	131

**CAPITOLUL 11
DIVERSE**

Articolul 11.01	Cazuri speciale.....	131
------------------------	----------------------	-----

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**

Articolul 1	Navigația pe sub pod. Gabarite de navigație.....	132
Articolul 2	Dimensiunile maxime ale convoaielor.....	132
Articolul 3	Exigențele tehnico – nautice ale convoaielor.....	132
Articolul 4	Locuri de oprire și condiții de manevră.....	133

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

Articolul 1	Navigația pe sub poduri. Gabarite de navigație.....	133
Articolul 2	Dimensiunile maxime ale convoaielor.....	134

Articolul 3	Exigențele tehnico – nautice ale convoaielor.....	134
Articolul 4	Locuri de oprire și condiții de manevră.....	135
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.....	135
Articolul 2	Dimensiunile maxime ale convoaielor.....	135
Articolul 3	Exigențele tehnico – nautice ale convoaielor.....	136
Articolul 4	Locuri de oprire și condiții de manevră.....	136
D. - REGULI SPECIALE DE NAVIGAȚIE LA TRECEREA PE SUB PODUL GIURGIU – RUSE Km 488+700		
Articolul 1	Navigația pe sub pod.....	137
Articolul 2	Gabaritele de navigație.....	137
Articolul 3	Ridicarea traveei mobile.....	137
Articolul 4	Semnalizarea pentru navigație.....	138
Articolul 5	Reglementarea navigației.....	138
Articolul 6	Dimensiunile maxime ale convoaielor.....	138
Articolul 7	Exigențele tehnico – nautice ale convoaielor.....	139
Articolul 8	Locuri de oprire și condiții de manevră.....	139

PARTEA – I

REGULAMENT DE NAVIGAȚIE PE DUNĂRE

Prezetul 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 2005.

CAPITOLUL 1

PREVEDERI GENERALE

Articolul 1.01 - Semnificația unor termeni

În înțelesul prezentului Regulament:

- a) termenul „*navă*” desemnează navele de navigație interioară inclusiv ambarcațiunile mici și bacurile, precum și aparatele plutitoare și navele maritime;
- b) termenul „*navă autopropulsată*” desemnează orice navă ce utilizează propriile mijloace mecanice de propulsie;
- c) termenul „*navă cu vele*” desemnează orice navă ce navighează numai cu vele; nava ce navighează cu vele și utilizează în același timp propriile sale mijloace mecanice de propulsie se consideră navă autopropulsată;
- d) termenul „*ambarcațiune mică*” desemnează orice navă cu o lungime a corpului mai mică de 20 m, cu excepția navelor care sunt construite sau amenajate pentru a remorca, a împinge sau a duce cuplat nave, altele decât ambarcațiuni mici, precum și a bacurilor și a navelor autorizate pentru transportul a mai mult de 12 pasageri;
- e) termenul „*aparat plutitor*” desemnează orice construcție plutitoare dotată cu instalații mecanice și destinată să execute lucrări pe căile navigabile sau în porturi (drăgi, elevatoare, bigi, macarale etc.);
- f) termenul „*instalație plutitoare*” desemnează orice ansamblu de construcții plutitoare care în mod normal nu este destinat pentru a fi deplasat, cum ar fi ștrandurile, docurile, debarcaderele, hangarele pentru nave;
- g) termenul „*material plutitor*” desemnează plutele precum și orice construcție, ansamblu sau mijloc apt să navigheze, altele decât nave sau instalații plutitoare;
- h) termenul „*bac*” desemnează orice navă care asigură un serviciu de traversare a căii navigabile și care este clasificată ca bac de autoritățile competente;
- i) termenul „*barjă de împingere*” desemnează orice navă construită sau special amenajată pentru a fi împinsă;
- j) termenul „*barjă de nava maritimă*” desemnează o barjă de împingere construită pentru a fi transportată la bordul navelor maritime și pentru a naviga pe căile de navigație interioară;
- k) termenul „*convoi*” desemnează un convoi remorcat, împins sau o formație în cuplu;
- l) termenul „*convoi 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;

- m) termenul „*convoi împins*” desemnează un ansamblu rigid compus din nave dintre care cel puțin una este plasată în fața navei autopropulsate care asigură propulsia convoiului și care este numită împingător;
- n) termenul „*formație 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 formației;
- o) termenul „*în staționare*” ” desemnează o navă, un material plutitor sau o instalație plutitoare care este, direct sau indirect, la ancoră sau legată la mal;
- p) 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;
- q) termenul „*navă care pescuiește*” desemnează orice navă care pescuiește cu plase, carmace, traul sau cu alte unelte de pescuit care îi reduc capacitatea de manevră; acest termen nu se referă la navele care pescuiesc cu ajutorul carmacelor (undîțe) lăsate să atârne sau cu alte instrumente de pescuit care nu le reduc capacitatea de manevră;

r) termenii:

„*lumină albă*”
 „*lumină roșie*”
 „*lumină verde*”
 „*lumină galbenă*”
 „*lumină albastră*”

desemnează luminile navelor ale căror culori corespund prevederilor Anexei 4 la prezentul Regulament;

s) termenii:

„*lumină puternică*”
 „*lumină clară*”
 „*lumină obișnuită*”

desemnează luminile a căror intensitate corespunde prevederilor Anexei 5 la prezentul Regulament;

- t) termenul „*lumină intermitentă*” desemnează o lumină care pulsează cu un ritm de 50 la 60 perioade de lumină pe minut;
- u) 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;
- v) 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;
- v¹) termenul „*serie de bătăi de clopot*” desemnează două bătăi de clopot;
- w) termenul „*semnal tritonat*” 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;

- x) termenul „**noapte**” desemnează perioada cuprinsă între apusul și răsăritul soarelui;
- y) termenul „**zi**” desemnează perioada cuprinsă între răsăritul și apusul soarelui;
- z) termenul „**viteză de siguranță**” înseamnă o viteză la care o navă, un convoi sau o formație în cuplu poate să adopte măsuri adecvate și eficiente pentru a preveni un abordaj oprindu-se în limitele de distanță cerute de împrejurări și condițiile date;
- z¹) termenul „**vizibilitate redusă**” desemnează condițiile în care vizibilitatea este redusă ca urmare a ceții, pâclei, viscolului, averselor de ploaie și altor cauze;
- z²) termenul „**șenal**” desemnează un sector al căii navigabile utilizat pentru navigație la un nivel dat și balizat cu semnale;
- z³) 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 îmbolnăvire și care se manifestă prin devieri în raport cu norma de comportament sau de viteză de reacție;
- z⁴) 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;
- z⁵) 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.
- z⁶) prescurtarea „**ADN-D**” desemnează *Regulile pentru transportul de mărfuri periculoase pe Dunăre* (și amendamentele la acestea), recomandate de Comisia Dunării .

Articolul 1.02 - Conducător

1. Orice navă sau material plutitor, cu excepția navelor unui convoi împins altele decât împingătoarele, precum și a navelor prevăzute la art.1.08, 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 este conducătorul navei autopropulsate;
- b) în cazul unui convoi remorcat care are în față nave autopropulsate în linie de șir în număr de două sau mai multe, conducătorul convoiului este conducătorul primei nave;
- c) în cazul unui convoi remorcat având în față nave autopropulsate, în număr de două sau mai multe care navighează cuplate (ne fiind în linie de șir), dintre care una asigură tracțiunea principală, conducătorul convoiului este conducătorul navei care asigură tracțiunea principală;

- d) în orice alte cazuri, conducătorul convoiului sau al unei formații în cuplu trebuie să fie numit în timp util.
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 formație în cuplu care nu sunt conducători ai formației.
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 conducerii navei.
7. Dacă o navă sau un material plutitor în staționare nu are conducător, răspunzători pentru respectarea dispozițiilor prezentului Regulament sunt:
- a) operatorul care asigură exploatarea și proprietarul navei sau materialului plutitor;
 - b) persoana însărcinată cu paza și supravegherea în virtutea art.7.08;

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 înșiși 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 cauză de oboseală sau din alte cauze.

Articolul 1.04 - Îndatoriri generale de vigilență

1. 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 a mediului.

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

Articolul 1.05 - Comportarea în împrejurări deosebite

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

Articolul 1.06 - Folosirea căii navigabile

Lungimea, 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

1. Navele nu trebuie să fie încărcate deasupra liniei de plutire care corespunde limitei inferioare a mărcilor de bord liber.
2. Încărcătura nu trebuie nici să periclitaze stabilitatea navei, nici să împiedice vizibilitatea din timonerie.
Încărcătura nu trebuie să limiteze sub 350 m vizibilitatea directă sau laterală în spre borduri ale navei sau ale convoiului în timpul navigației. În cazul în care vizibilitatea directă spre pupa navei este împiedicată în timpul navigației, această insuficiență a câmpului vizual poate fi compensată prin utilizarea radarului sau a unor mijloace optice adecvate oglinzi retrovizoare, periscope și alte asemenea.
3. Navele destinate transportului de pasageri nu trebuie să aibă la bord un număr de pasageri mai mare decât cel autorizat de autoritățile competente.
4. De asemenea, în cazurile următoare, trebuie să se verifice stabilitatea navelor care transportă containere, înainte de plecarea în marș:
 - a) dacă lățimea navei este mai mică de 9,5 m, iar încărcătura de containere depășește un nivel;
 - b) dacă lățimea navei este 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 trei rânduri în înălțime;
 - d) dacă lățimea navei este 15 m sau mai mare, iar încărcătura de containere depășește trei nivele.

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 navigației 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 navigației.
Totuși, navele ne autopropulsate 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 navigației.

Articolul 1.09 - Ținerea cârmei

1. În timpul navigației, cârma trebuie să fie ținută de cel puțin o persoană calificată care să aibă vârsta 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 comenzile 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 în toate direcțiile. Dacă vizibilitatea în toate direcțiile nu este posibilă, persoana de la cârmă trebuie să aibă posibilitatea utilizării unui mijloc optic care să asigure pe un câmp de vizibilitate suficient, o imagine clară și nedeformată.
3. Dacă anumite împrejurări particulare impun, pe navă trebuie asigurată o vege și un post de ascultare pentru informarea conducătorului.

Articolul 1.10 - Documente de bord

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 autopropulsate) precum și alte documente referitoare la navigație cerute în baza unor convenții sau acorduri internaționale;
 - e) la bordul navelor care au echipaj trebuie să existe de asemenea documentele avute în vedere la punctele 8.1.2.1. , 8.1.2.2. și 8.1.2.3. din anexele la ADN-D.
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 căpităniilor 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 :
Numărul actului de naționalitate
Autoritatea competentă:
Valabil până la:

Aceste date trebuie să fie gravate sau poansonate folosind caractere citețe 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 barjei trebuie să fie confirmată de autoritatea competentă al cărei poanson va fi aplicat pe placă. Actul de naționalitate, certificatele tehnice și certificatul de tonaj trebuie să fie păstrate de proprietarul barjei.

Articolul 1.11 - Regulament de navigație

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.

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 plutitoare sau a instalațiilor aflate pe calea navigabilă sau în vecinătatea ei.
2. 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. 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 căpitănia de port cea mai apropiată indicând, cât mai exact posibil, locul unde a fost pierdut obiectul. Mai mult, în măsura în care este posibil, trebuie să marcheze acest loc cu un reper.
4. 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.

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 impropriei destinației lor.
2. 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 constatate la instalațiile de semnalizare (stingerea unei lumini, deplasarea unei geamanduri, distrugerea unui semnal etc.)

Articolul 1.14 – Deteriorări cauzate lucrărilor de artă

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 verse, 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 navigație sau pentru ceilalți utilizatori ai căii de apă.
2. În special este interzis să se arunce, să se verse sau să se lase să se scurgă pe calea navigabilă reziduuri petroliere sub orice formă sau a amestecurilor acestor reziduuri cu apă.
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. Oricare 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 căpitania de port cea mai apropiată. În cazul unei nave eșuate sau scufundate, conducătorul sau unul din membrii echipajului trebuie să rămână la bord sau în imediata apropiere de locul accidentului până în momentul obținerii permisului de părăsire a locului din partea organelor căpitaniei de port.
2. 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 termen și fără să renunțe la obligația de a arăta semnalele prevăzute la art. 3.27 și art. 3.41, 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.
4. Dacă o navă din cele prevăzute la paragrafele 1 și 2 de mai sus face parte dintr-un convoi sau dintr-o formație în cuplu, obligațiile prevăzute la aceste paragrafe revin conducătorului convoiului sau formației.

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.
3. Dacă o navă din cele prevăzute la paragrafele 1 și 2 de mai sus face parte dintr-un convoi sau dintr-o formație în cuplu, obligațiile prevăzute la aceste paragrafe revin conducătorului convoiului sau formației.

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 căpitaniei de port în vederea asigurării siguranței și a bunei ordini a navigației.
2. În acest sens, reprezentanții căpitaniei de port pot interzice, printr-un ordin special, plecarea navei atunci când:
 - a) nava nu are actul de naționalitate și certificatele tehnice sau dacă aceste documente nu mai sunt valabile;

- b) nava nu corespunde prevederilor art. 1.07;
- c) echipajul sau echipamentul navei nu corespunde prevederilor art. 1.08.

Articolul 1.20 - Control

Conducătorii, precum și persoanele sub paza cărora se găsesc instalațiile plutitoare, trebuie să acorde reprezentanților căpitanilor de port facilitățile 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.

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 navigație 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 bune desfășurări a navigației.

Articolul 1.23 – Desfășurarea manifestațiilor sportive și altele

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

Articolul 1.24 – Dispoziții referitoare la transportul de materiale periculoase

Conducătorii navelor care transportă materiale periculoase trebuie să se conformeze prevederilor speciale de precauție pentru asigurarea siguranței echipajului și navigației.

Articolul 1.25 - Adăpostirea și iernarea navelor

Când condițiile meteorologice împiedică navele să-și continue navigația, 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 1.26 - Domeniul de aplicare a prezentului Regulament

1. Prezentul Regulament se aplică pe sectorul românesc navigabil al Dunării, cât și în acvatoriile porturilor, locurile de adăpost și locurile de încărcare - descărcare, fără a încălca dispozițiile speciale stabilite de autoritățile competente pentru aceste porturi și aceste locuri, care sunt impuse de condițiile locale sau de operațiunile de încărcare și descărcare.

2. Conducătorii navelor care navighează pe Dunăre și celelalte persoane prevăzute în prezentul Regulament trebuie să se conformeze „Dispozițiilor Fundamentale de Navigație pe Dunăre” recomandate de Comisia Dunării și regulilor locale stabilite de țările dunărene și Administrațiile fluviale speciale pentru sectoarele de fluviu respective.

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 formație 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 înscrie denumirea (sau denumirea prescurtată) obișnuită a organizației sau armatorului căruia îi aparține nava. Dacă nava nu are nume sau deviză, pe ea se va înscrie un număr sau numărul de înmatriculare urmat de litera sau literele prevăzute în Anexa nr. 1 din prezentul Regulament pentru indicarea 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.
2. În afară de aceasta, cu excepția ambarcațiunilor mici :
 - a) orice navă destinată transportului de mărfuri trebuie să poarte indicația, în tone, a capacității 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 citeț 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 celelalte mărci. Lățimea caracterelor și grosimea trăsăturilor trebuie să fie proporționale cu înălțimea. Caracterele trebuie să aibă o culoare deschisă pe fond închis sau o culoare închisă pe fond deschis.
4. Mărcile de identificare menționate mai sus pot fi repetate cu litere din alfabetul național.
5. Fac excepție de la prevederile de mai sus navele maritime, care își pot păstra mărcile de identificare.
6. 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 citețe 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 capacității 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 al cărei pescaj poate atinge un metru trebuie să aibă scări de pescaj. Condițiile de aplicare a scărilor de pescaj pentru navele de navigație interioară sunt stabilite în Anexa nr. 2 a prezentului Regulament.

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, atunci 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. Pe timp de noapte, în marș se aplică articolele de la 3.08 la 3.19 și în staționare se aplică articolele de la 3.20 la 3.28.

Pe timp de zi, în marș, se aplică articolele de la 3.29 la 3.36 și în staționare se aplică articolele de la 3.36 la 3.42.

Articolele 3.21, 3.25, 3.28, 3.37 și 3.42 se aplică de asemenea navelor, materialelor plutitoare sau aparatelor plutitoare care sunt eșuate.

2. Atunci când condițiile de vizibilitate impun, semnalizarea de noapte trebuie să fie purtată și ziua.

3. În sensul aplicării prezentului capitol, convoaiele împinse ale căror dimensiuni maxime nu depășesc 110 m lungime și 12 m lățime, precum și formațiile în cuplu ale căror dimensiuni maxime nu depășesc 110 m lungime și 23 m lățime sunt considerate ca nave izolate, autopropulsate de aceleași dimensiuni.

4. Schițele cu semnalizarea prevăzută în prezentul capitol figurează în Anexa nr. 3 a prezentului Regulament.

5. În prezentul capitol:

- a) termenul **“lumină de catarg”** desemnează o lumină albă puternică, continuă, vizibilă pe un arc de orizont de 225° și dispusă astfel încât să fie văzută din prova până la $22^{\circ}30'$ înapoia traversului fiecărui bord;
- b) termenul **“lumini 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 $112^{\circ}30'$ și dispuse astfel încât să fie vizibile începând din prova până la $22^{\circ}30'$ 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° și dispusă astfel încât să fie vizibilă până la $67^{\circ}30'$ 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° ;
- 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 flamuri

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

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

3. Dimensiunile lor trebuie să fie suficiente pentru a asigura o bună vizibilitate; această 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 flamuri:

- 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.

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

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 navigației sau a circulației terestre.

II - SEMNALIZAREA DE NOAPTE

II. A - SEMNALIZAREA DE NOAPTE ÎN MARȘ

Articolul 3.08 - Semnalizarea de noapte a navelor autopropulsate izolate în marș

1. Navele autopropulsate izolate trebuie să poarte:
 - a) *o lumină de catarg*, plasată în partea din față și în axa navei, la o înălțime de cel puțin 6 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 albă*, 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.
 3. Orice navă autopropulsată care temporar urmează după o navă autopropulsată de întărire trebuie să păstreze luminile de la paragraful 1 și 2 de mai sus.
 4. 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 paragraful 1 și 2 de ale prezentului articol, astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultate.
 5. Prevederile prezentului articol nu se aplică ambarcațiunilor mici și bacurilor.

Articolul 3.09 - Semnalizarea de noapte a convoaielor remorcate în marș

1. Orice navă autopropulsată în marș din capul unui convoi remorcat și orice navă autopropulsată de întărire care navighează în fața altei nave autopropulsate, a unui convoi împins sau a unei formații în cuplu, trebuie să poarte:
 - 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 trebuind să corespundă prevederilor de la paragraful 1-a) de la art. 3.08 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 navighează nava de întărire.
2. Dacă în capul unui convoi remorcat navighează mai multe nave autopropulsate sau dacă în fața unei nave autopropulsate, a un convoi împins sau a unei formații în cuplu navighează alături, una lângă alta, mai multe nave de întărire, cuplate sau nu, fiecare dintre aceste nave trebuie să poarte 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).

În cazul în care o navă, un material plutitor sau o instalație plutitoare se manevrează de mai multe nave autopropulsate, aceiași prevedere se aplică fiecăreia dintre acestea.
3. Nava sau navele situate în coada convoiului remorcat trebuie să poarte 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.
4. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau 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 paragraf 2 a prezentului articol, astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultate.

5. Prevederile prezentului articol nu se aplică ambarcațiunilor mici care remorchează numai ambarcațiuni mici și nici ambarcațiunilor mici remorcate.

Articolul 3.10 - Semnalizarea de noapte a convoaielor împinse în marș

1. Convoaietele împinse, trebuie să poarte :

- a) *trei lumini de catarg la prova navei aflate 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 6 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. Luminile prevăzute în prezentul paragraf trebuie să fie purtate de nava care se găsește cea mai aproape de axa longitudinală a convoiului. 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) *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.

2. Prevederile paragrafului 1 de mai sus se aplică de asemenea convoaietele împinse precedate de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire.

3. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau 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.

Articolul 3.11 - Semnalizarea de noapte a formațiilor în cuplu aflate în marș

1. Formațiile în cuplu trebuie să poarte:

- a) *o lumină de catarg pe fiecare navă autopropulsată* care să corespundă prevederilor paragrafului 1-a) de la art. 3.08;
- 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 de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire.

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 navighează în cuplu.

Articolul 3.12 - Semnalizarea de noapte a navelor cu vele aflate în marș

1. Navele cu vele trebuie să poarte:
 - 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. Prevederile prezentului articol nu se aplică ambarcațiunilor mici.

Articolul 3.13 - Semnalizarea de noapte a ambarcațiunilor mici aflate în marș

1. Ambarcațiunile mici autopropulsate izolate trebuie să poarte:
 - a) *o lumină de catarg*; această lumină trebuie să fie dispusă în axa ambarcațiunii la cel puțin 1 m deasupra luminilor din borduri. Totuși, dacă este necesar, lumina de catarg poate fi dispusă la aceeași înălțime cu luminile din borduri; lumina de catarg trebuie să fie clară și nu puternică;
 - b) *lumini din borduri*; aceste lumini pot fi obișnuite în loc de clare și trebuie să fie dispuse astfel:
 - i) așa cum prevede paragraful 1- b) de la art. 3.08, sau
 - ii) una lângă cealaltă sau în aceeași lampă (același felinar), în axa ambarcațiunii, la prova sau aproape de prova;
 - c) *o lumină de pupa* care să corespundă prevederilor paragraful 1- c) de la art. 3.08. Totuși, această lumină poate fi suprimată dar, în acest caz, lumina de catarg prevăzută la paragraful 1- a) de mai sus, trebuie să fie înlocuită cu o lumină albă clară, vizibilă din toate părțile.
2. Ambarcațiunile 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 obișnuită dispusă într-un loc corespunzător și la o înălțime de la care să fie vizibilă din toate părțile.
3. Dacă o ambarcațiune mică remorchează sau duce în cuplu numai ambarcațiuni mici, ea trebuie să poarte luminile prevăzute la paragraful 1 de mai sus.
4. Ambarcațiunile mici remorcate sau duse în cuplu trebuie să poarte o lumină albă obișnuită, vizibilă din toate părțile. Această dispoziție nu se aplică bărcilor de serviciu ale navelor.
5. Ambarcațiunile mici cu vele trebuie să poarte:
 - *fie luminile din borduri și o lumină de pupa, însă luminile din borduri trebuie să fie dispuse una lângă alta sau în aceeași lampă (același felinar) în axa ambarcațiunii, la prova sau aproape de prova, iar lumina de pupa trebuie să fie dispusă în partea din spate a ambarcațiunii; totuși aceste lumini pot fi lumini obișnuite;*
 - *fie luminile din borduri și o lumină de pupa, dispuse în aceeași lampă (același felinar) amplasată într-un loc corespunzător în vârful sau în partea superioară a catargului; aceste lumini pot fi obișnuite;*

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

6. Ambarcațiunile mici izolate care nu sunt nici autopropulsate nici cu vele trebuie să poarte *o lumină albă obișnuită*, vizibilă din toate părțile. Totuși bărcile de serviciu care se găsesc în aceleași condiții 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 înălțime mai mică, astfel încât această trecere să poată fi efectuată fără dificultăți.

Articolul 3.14 - Semnalizarea de noapte suplimentară a navelor care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase

1. Navele care în conformitate cu paragraf 7.1.5.0. din A.D.N.D. transportă mărfurile periculoase, prevăzute în secțiunea 3 cap. 3.2. tabel A, al A.D.N.D. trebuie să poarte în afara luminilor prescrise de alte dispoziții ale prezentului Regulament, *lumina (luminile) albastră (albastre)* în numărul prevăzut în coloana 12 din tabelul mai sus menționat.

2. Această lumină (Aceste lumini) trebuie să fie amplasată (amplasate) într-un loc corespunzător și la o înălțime care să o (să le) facă vizibilă (vizibile) pe tot orizontul.

3. Când un convoi împins sau o formație în cuplu, cuprinde una sau mai multe nave, din cele prevăzute la paragraful 1, nava care asigură propulsia convoiului sau formației în cuplu, trebuie să poarte semnalizarea prevăzută la paragraful 1 de mai sus.

4. Navele, convoaiele împinse sau formațiile în cuplu care împreună transportă simultan mai multe feluri de mărfuri periculoase din cele prevăzute la paragraful 1, trebuie să poarte semnalizarea corespunzătoare mărfii periculoase pentru care, în conformitate cu secțiunea 3, capitolul 3.2., coloana 12 din tabelul A, al A.D.N.D, se cere numărul cel mai mare de lumini albastre.

5. Intensitatea luminilor albastre prevăzute în prezentul articol, trebuie să fie cel puțin egală cu cea a luminilor albastre obișnuite.

Articolul 3.15

– anulat –

Articolul 3.16 - Semnalizarea de noapte a bacurilor în marș

1. Bacurile care nu navighează liber trebuie să poarte:

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

2. Bacurile care navighează liber trebuie să poarte:

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

3. Bacurile care navighează liber și beneficiază de prioritate trebuie să poarte:
- a) *o lumină albă clară* vizibilă din toate părțile, așa cum prevede paragraful 1-a) de mai sus;
 - b) *o lumină verde clară*, vizibilă din toate părțile, așa cum prevede paragraful 1-b) de mai sus;
 - c) *o a doua lumină verde clară* vizibilă din toate părțile, dispusă la aproximativ 1 m deasupra luminii verzi prevăzute la paragraful 3 -b) de mai sus;
 - d) *luminile din borduri și lumina de pupa*, prevăzute la paragrafele 1-b) și 1-c) de la art. 3.08.

Articolul 3.17

– anulat –

Articolul 3.18. – Semnalizarea de noapte suplimentară a navelor incapabile să manevreze

1. Orice navă incapabilă să manevreze trebuie, la nevoie, în afară de luminile stabilite prin celelalte prevederi ale prezentului Regulament, să arate *o lumină roșie balansată*; în cazul ambarcațiunilor mici, această lumină poate fi albă în loc de roșie;
2. În caz de necesitate, o astfel de navă trebuie în plus să emită și semnalele sonore regulamentare.

Articolul 3.19 - Semnalizarea de noapte 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 *lumini albe clare* vizibile din toate părțile, în număr suficient pentru a indica conturul lor.

II. B – SEMNALIZAREA DE NOAPTE ÎN STAȚIONARE

Articolul 3.20- Semnalizarea de noapte a navelor în staționare

1. O navă izolată sau o navă cuplată la alte nave sau o formațiune în cuplu în staționare trebuie să poarte:
 - *o lumină albă obișnuită* vizibilă din toate părțile și dispusă pe partea șenalului, la o înălțime de cel puțin 3 m.
2. Un convoi împins staționat în larg (fără a avea acces direct sau indirect la maluri) trebuie să poarte:
 - *două lumini albe* obișnuite vizibile din toate părțile, din care una amplasată pe împingător la o înălțime de cel puțin 3 m și una în partea din față a convoiului.
3. O ambarcațiune mică în staționare, cu excepția bărcilor de serviciu ale navelor, poate purta:
 - în locul luminii prevăzute la paragraful 1 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 sau convoiul staționează lângă mal și este suficient luminată;

- 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.
5. Prezentul articol nu se aplică navelor prevăzute la art. 3.23 și art. 3.27.

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

Prevederile art. 3.14 se aplică de asemenea navelor prevăzute la prezentul articol atunci când se află în staționare.

Articolul 3.22

- anulat -

Articolul 3.23 - Semnalizarea de noapte a bacurilor în staționare la debarcaderul lor

1. Bacurile care nu navighează liber, staționate la debarcaderul lor, trebuie să poarte luminile prevăzute la paragraful 1 de la art. 3.16.
2. Bacurile care navighează liber, în exploatare staționate la debarcaderul lor, trebuie să poarte 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 1-b) de la art. 3.16 trebuie să fie stinsă de îndată ce activitatea se întrerupe.

Articolul 3.24

-anulat-

Articolul 3.25 - Semnalizarea de noapte în staționare a materialelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare

Fără a încălca prevederile speciale care pot fi impuse în baza art.1.21, materialele plutitoare și instalațiile plutitoare, trebuie să poarte *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 3.26 - Semnalizarea de noapte a plaselor sau a altor unelte de pescuit aparținând navelor de pescuit

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 navigație acestea trebuie să fie semnalizate corespunzător, *cu lumini albe obișnuite*, vizibile din toate părțile, în număr suficient pentru a indica poziția lor.

Articolul 3.27 - Semnalizarea de noapte a aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate

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

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

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

și, dacă este cazul,

b) în partea în care șenalul nu este liber:

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

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

c) în partea sau în părțile în care șenalul este liber:

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

și, dacă este cazul,

d) în partea în care șenalul nu este liber:

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

Aceste lumini trebuie să fie amplasate la o astfel de înălțime încât să fie vizibile din toate părțile.

3. 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 bărci, geamanduri sau pe alte mijloace corespunzătoare.

4. Căpitanii de port pot da derogare de la obligația de a purta luminile prevăzute în acest articol la paragrafele 1-a) și 1-b) de mai sus.

Articolul 3.28 - Semnalizarea de noapte a ancorelor care pot constitui un pericol pentru navigație

1. Dacă, în cazurile prevăzute la art. 3.20 și art. 3.25 ancorele navelor, materialelor plutitoare, aparatelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare sunt fundarisite în așa 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, aparatele plutitoare și instalațiile plutitoare trebuie să semnalizeze fiecare dintre ancorele lor care pot constitui un pericol pentru navigație, printr-un flotor cu reflector radar care să poarte o lumină albă obișnuită, vizibilă din toate părțile.

III SEMNALIZAREA DE ZI

III. A - SEMNALIZAREA DE ZI ÎN MARȘ

Articolul 3.29 - Semnalizarea de zi a convoaielor remorcate în marș

1. Nava autopropulsată din capul unui convoi remorcat și nava autopropulsată de întărire ce navighează în fața unei alte nave autopropulsate, a unui convoi împins sau a unei formații în cuplu trebuie să poarte:

- 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 prova navei, la o înălțime suficientă pentru a fi vizibil din toate părțile.

2. În cazul în care un convoi remorcat, are în cap, mai multe nave autopropulsate, sau în cazul în care o navă autopropulsată, un convoi împins sau o formație în cuplu are în față mai multe nave autopropulsate de întărire, una alături de cealaltă, cuplate sau nu, fiecare dintre aceste nave trebuie să poarte cilindrul prevăzut la paragraful 1 de mai sus.

Dacă o navă, un material plutitor sau o instalație plutitoare este manevrată cu ajutorul mai multor nave autopropulsate, aceeași prevedere se aplică fiecăreia dintre acestea.

3. La trecerea din cadrul deschiderii unui pod fix, pod mobil închis sau baraj, ori la trecerea prin ecluză, navele din capul convoiului remorcat, pot purta la o înălțime mai mică cilindrul prevăzut de acest articol la paragrafele 1 și 2 de mai sus, astfel încât trecerea să se poată efectua fără dificultate.

4. Prevederile prezentului articol nu se aplică nici ambarcațiunilor mici care remorchează numai ambarcațiuni mici, nici ambarcațiunilor mici remorcate.

Articolul 3.30 - Semnalizarea de zi a navelor care navighează cu vele și care folosesc în același timp propriile lor mijloace mecanice de propulsie

O navă care navighează cu vele și folosește în același timp propriile sale mijloace mecanice de propulsie trebuie să poarte:

- *un con negru cu vârful îndreptat în jos.*

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

Articolul 3.31 - Semnalizarea de zi a navelor autorizate să transporte mai mult de 12 pasageri și a căror lungime maximă a corpului este mai mică de 20m

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

- *un bicon galben* amplasat într-un loc corespunzător și la o înălțime în așa fel încât să fie vizibil din toate părțile.

Articolul 3.32 – Semnalizarea de zi suplimentară, a navelor în marș, care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase.

1. Navele care în conformitate cu punctul 7.1.5.0. din A.D.N.D. transportă mărfurile periculoase prevăzute la secțiunea 3 capitolul 3.2 tabelul A din A.D.N.D. trebuie să poarte în afara semnalizării prescrise de alte dispoziții ale prezentului Regulament *un con albastru (mai multe conuri albastre)* cu vârful în jos în numărul prevăzut în coloana 12 din tabelul mai sus menționat.

2. Acest con (Aceste conuri) trebuie să fie amplasat (amplasate) într-un loc corespunzător și la o înălțime care să îl (să le) facă vizibil (vizibile) din toate părțile.

3. Când un convoi împins sau o formație în cuplu, conține una sau mai multe nave din cele vizate la paragraful 1, atunci, nava care asigură propulsia convoiului sau formației în cuplu trebuie să poarte semnalizarea prevăzută la paragraful 1 de mai sus.

4. Navele, convoaiele împinse sau formațiile în cuplu care împreună transportă simultan mai multe feluri de mărfuri periculoase dintre cele prevăzute la paragraful 1, trebuie să poarte semnalizarea corespunzătoare mărfii periculoase pentru care, în conformitate cu secțiunea 3 capitolul 3.2, coloana 12 a tabelului A din A.D.N.D., se cere numărul cel mai mare de conuri albastre.

Articolul 3.33

- anulat -

Articolul 3.34 - Semnalizarea de zi a bacurilor în marș

Bacurile trebuie să poarte:

- *un balon verde* dispus la o înălțime de cel puțin 6 m.

Totuși, această înălțime poate să fie redusă dacă lungimea bacului nu depășește 20 m.

Articolul 3.35 - Semnalizarea de zi suplimentară a navelor care și-au pierdut capacitatea de manevră.

1. O navă care și-a pierdut capacitatea de manevră trebuie, în caz de necesitate, în afară de semnalizarea prescrisă de celelalte prevederi ale prezentului Regulament, să balanseze un pavilion roșu.

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

Articolul 3.36 - Semnalizarea de zi suplimentară a navelor care se bucură de prioritate de trecere

Navele cărora autoritatea competentă le-a acordat prioritate de trecere în locurile în care ordinea de trecere este reglementată de aceasta trebuie să poarte, în afară de semnalizarea stabilită de celelalte prevederi ale prezentului Regulament:

- *un pavilion roșu* de o lungime de cel puțin 1 m, ridicat la prova la o înălțime suficientă pentru a fi bine vizibil.

III.B - SEMNALIZAREA DE ZI ÎN STAȚIONARE

Articolul 3.36 ‘ - Semnalizarea de zi a navelor în staționare

1. Nava autopropulsată (cu excepția ambarcațiunilor mici) staționând la ancoră izolat sau făcând parte dintr-un convoi staționat în larg (fără acces direct sau indirect la mal) trebuie să poarte:

- *un balon negru* dispus într-un loc corespunzător în partea din față și la o astfel de înălțime, în așa fel încât să fie vizibil din toate părțile.

2. Semnalizarea prevăzută în prezentul articol nu este obligatorie:

- când nava staționează pe o cale navigabilă unde navigația este temporar imposibilă sau interzisă;
- când nava este în staționare în afara șenalului navigabil în poziție nepericuloasă.

3. Prezentul articol nu se aplică navelor prevăzute la art. 3.41.

Articolul 3.37 - Semnalizarea de zi a navelor în staționare care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase

Prevederile art. 3.32 se aplică de asemenea navelor prevăzute la prezentul articol atunci când sunt în staționare.

Articolul 3.38

- anulat -

Articolul 3.39

- anulat -

Articolul 3.40 - Semnalizarea de zi a plaselor sau a altor unelte de pescuit ale navelor care pescuiesc

Dacă plasele sau alte unelte de pescuit ale navelor de pescuit sunt întinse în apropierea șenalului sau în alte locuri ale căii de apă, constituind o piedică pentru navigație, aceste plase și unelte de pescuit trebuie să fie semnalizate prin flotoare galbene sau pavilioane galbene în număr suficient pentru a indica poziția lor.

Articolul 3.41 - Semnalizarea de zi a aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate

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

a) în partea sau în părțile unde șenalul este liber:

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

și, dacă este cazul,

b) în partea în care șenalul nu este liber:

- *un balon roșu dispus la aceeași înălțime cu biconul superior din cele două biconuri verzi prevăzute la paragraful 1- a) de mai sus;*

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

c) în partea sau în părțile în care șenalul este liber:

- *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,

d) în partea în care șenalul nu este liber:

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

2. Semnalizarea prevăzută la paragrafele 1-a) și 1-b) de mai sus poate fi înlocuită cu semnalele următoare:

a) în partea sau în părțile în care șenalul este liber:

- *un panou de permitere a trecerii E1 (Anexa nr. 7),*

și, dacă este cazul,

b) în partea în care șenalul nu este liber:

- *un panou de interzicere a trecerii A.1 (Anexa nr. 7), dispus la aceeași înălțime cu panoul prevăzut la paragraful 2-a) de mai sus.*

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

4. Navele eșuate sau scufundate trebuie să poarte ziua pavilioanele prevăzute la paragrafele 1-c) și 1-d) de mai sus. Dacă poziția unei nave scufundate împiedică punerea pavilioanelor pe această navă, acestea trebuie să fie dispuse pe bărci, geamanduri sau alte mijloace corespunzătoare.

5. Căpitanii de port pot da derogare de la obligația de a purta semnalele prevăzute la paragrafele 1-a), 1-b), 2-a) și 2-b) de mai sus.

Articolul 3.42 - Semnalizarea de zi a ancorelor care pot prezenta pericol pentru navigație

Navele, materialele plutitoare, aparatele plutitoare și instalațiile plutitoare ale căror ancore sunt fundarisite astfel încât pot prezenta pericol pentru navigație, trebuie să semnalizeze fiecare dintre aceste ancore prin:

- *un flotor galben cu reflector radar.*

IV - SEMNALIZĂRI SPECIALE

Articolul 3.43 - Interzicerea accesului la bord

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

- *panouri albe având forma unui disc, cu chenar roșu, cu o diagonală roșie, și care au imaginea în negru a unui pieton.*

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

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

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

Articolul 3.44 - Interzicerea fumatului sau folosirii focului la bord

1. Dacă la bord este interzis fumatul sau întrebuințarea flăcării, această interdicție 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 necesități, la bord sau la pasarelă.

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

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

Articolul 3.45 – Semnalizarea navelor de supraveghere fluvială

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:

- ziua, pavilionul lor național și un pavilion alb în centrul căruia se găsește semnul distinctiv susmenționat;*
- ziua și noaptea, o lumină albastră intermitentă dacă această este necesară pentru exercitarea atribuțiilor lor.*

Articolul 3.46 - 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 așa cum pot fi produse prin arderea gudronului, uleiului etc.;
- g) rachete cu parașută sau lanterne cu lumină roșie;
- h) mișcări lente și repetate de sus în jos cu brațele întinse lateral.

2. Aceste semnale înlocuiesc sau completează semnalele sonore prevăzute la paragraful 4 din art. 4.01.

Articolul 3.47 - Interzicerea staționării laterale

1. Dacă dispoziții regulamentare sau prescripții speciale ale căpităniilor de port sau ale altor autorităților 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 și art. 3.37.

Articolul 3.48 - 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. 3.27 și art. 3.41) 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 celorlalte 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. 3.27 și art. 3.41, 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 căpitaniei de port.

Articolul 3.49 - Semnalizarea suplimentară a navelor în marș care efectuează lucrări în calea navigabilă

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

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

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

CAPITOLUL 4

SEMNALIZAREA SONORĂ A NAVELOR, RADIOTELEFONIE, RADAR

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 6 la prezentul Regulament;
- b) la bordul navelor ne autopropulsate 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 6 la prezentul Regulament paragrafele 1-b) și 2-b).

2. Semnalele sonore ale navelor autopropulsate, cu excepția ambarcațiunilor mici, trebuie să fie însoțite 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. Când o navă în pericol vrea să ceară ajutor ea trebuie să emită o serie de bătăi de clopot sau sunete prelungi repetate. Aceste semnale înlocuiesc sau completează semnalele vizuale prevăzute la articolul 3.46.

5. Pentru a asigura audibilitatea semnalelor sonore, nivelul măsurat al presiunii acustice în timonerie, în locul unde se găsește timonierul, nu trebuie să depășească 70 dB (A), nava fiind în marș în condiții normale de exploatare.
6. 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 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 confunde cu semnalele prevăzute în prezentul Regulament.

Articolul 4.04. – Radiotelefonia

1. Echipamentul de radiotelefonia care se găsește la bordul navei sau a unei instalații plutitoare trebuie să fie în conformitate cu prevederile „Acordului Regional al Serviciului Radiotelefonice pentru căile de navigație interioară” (Bale 2000) și cele ale „Regulamentului de Radiocomunicații” (Istanbul ediția 2001).
2. În navigația internațională, la bordul navelor, trebuie să se găsească „Ghidul serviciului radiotelefonice în navigație interioară” – Partea generală și Partea regională (Dunărea).
3. Navele autopropulsate, cu excepția micilor ambarcațiuni, bacurilor și instalațiilor plutitoare nu pot naviga dacă nu sunt dotate cu două instalații radiotelefonică a căror exploatare este sigură. În timpul navigației, instalațiile radiotelefonică 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 temporar pentru recepționare sau transmitere de mesaje pe alte canale.
4. Bacurile și instalațiile plutitoare autopropulsate nu pot naviga dacă nu sunt echipate cu instalație radiotelefonice în stare de funcționare. Pe perioada navigației instalația radiotelefonice trebuie să poată transmite și recepționa 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 exploatării.
5. Înainte de intrarea pe un sector în care vizibilitatea este proastă, un sector cu praguri în care circulația este dirijată, sau pe un sector cu șenal îngust, toate navele dotate cu instalație radiotelefonice trebuie să notifice prezența lor pe canalele prevăzute pentru comunicarea navă / navă.
6. Semnalul B.11 (Anexa nr. 7) indică faptul că autoritățile competente cer utilizarea obligatorie a legăturii radiotelefonică.

Articolul 4.05. – Radar

1. Navele, nu sunt considerate că navighează cu radar pe vizibilitate redusă decât în cazurile în care sunt satisfăcute următoarele condiții:
 - a) Navele sunt echipate cu o instalație radar agreată pentru navigația interioară și cu un indicator de viteză de rotație. Instalațiile trebuie să se găsească în stare de funcționare sigură și să corespundă unui tip de echipament produs în serie, acceptat de autoritățile competente responsabile cu siguranța navigației. Bacurile care nu se deplasează independent, nu trebuie să fie dotate cu indicator de viteză de rotație.
 - b) Navele sunt echipate cu o instalație acustică capabilă să emită semnalul sonor tritonal prevăzut prin paragraful 24 al art.1.01. Această prevedere nu se aplică ambarcațiunilor mici și bacurilor care nu se deplasează independent.
 - c) La bordul navei trebuie să se găsească o persoană posesoare a unui certificat de operator radar corespunzător Recomandărilor Comisiei Dunării sau un alt document echivalent. În plus, ambarcațiunile mici trebuie să fie, în egală măsură, echipate cu o instalație radiotelefonică fiabilă pentru canalele de comunicare navă / navă.
2. În cazul convoaielor remorcate sau formațiilor în cuplu prevederile de la paragraful 1 se aplică numai navei unde se găsește conducătorul convoiului.

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. 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.

CAPITOLUL 6

REGULI DE NAVIGAȚIE

A. GENERALITĂȚI

Articolul 6.01 - Definiții

1. În sensul prezentului capitol, pe calea navigabilă, sensul *amonte* este sensul unei mișcări spre izvorul fluviului.

2. În sensul prezentului capitol, sunt folosiți următorii termeni:

- a) **Întâlnire**: când două nave navighează în direcții opuse sau aproape opuse;
- b) **Depășire**: când o navă (care ajunge din urmă) se apropie 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 apropie altfel decât în cazurile prevăzute la paragrafele 2-a) și 2-b) de mai sus.

Articolul 6.01 ‘ - Nave care navighează cu viteză mare

Navele de orice dimensiune care navighează cu viteză mare (nave cu aripi portante, nave pe pernă de aer etc.) sunt obligate să lase tuturor celorlalte nave spațiul necesar pentru continuarea navigației lor; ele nu pot pretinde ca acestea să le cedeze drumul.

Art.6.02. - Ambarcațiuni mici

- 1) În sensul prezentului capitol, termenul „*ambarcațiuni mici*” se aplică în egală măsură 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, cu excepția navelor prevăzute la art. 6.01 ‘, spațiul necesar pentru a-și urma drumul și pentru a manevra; ele ne putând cere ca acestea să se abată în favoarea lor.

B. ÎNTĂLNIRI, DRUMURI CARE SE ÎNCRUCIȘEAZĂ ȘI DEPĂȘIRI

Articolul 6.03 - Principii generale

1. Încrucișarea sau depășirea este permisă numai atunci când șenalul 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. 6.04, 6.05, și 6.29 de mai jos 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. Încrucișarea de drum este permisă numai când conducătorul s-a convins că această încrucișare poate fi executată fără pericol pentru alte nave.

Articolul 6.03 ‘ - Drumuri care se încrucișează

1. Când două nave urmează drumuri care se încrucișează în așa 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 prova. Totuși, nava care navighează 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 așa 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 navighează cu vele vor trebui să se abată din drumul ambarcațiunilor mici cu vele. Totuși, ambarcațiunea care navighează 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 navighează în vânt trebuie să cedeze drumul celei care navighează 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 navighează 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 caz de întâlnire, navele care navighează în amonte, ținând cont de împrejurările locale și de mișcările celorlalte nave, trebuie să cedeze drumul navelor care navighează în aval.

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

3. Navele care navighează în amonte cedând drumul la tribord navelor care navighează 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 navighează în amonte dorește să arate că ea, intenționat continuă să lase să treacă navele care navighează 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.

4. Dacă există temerea că intențiile navelor care navighează în amonte nu au fost înțelese de navele care navighează în aval, navele care navighează 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.

5. Fără a încălca prevederile art. 6.05 de mai jos, navele care navighează în aval trebuie să urmeze drumul indicat de navele care navighează în amonte conform prevederilor de mai sus; ele trebuie să repete semnalele vizuale și semnalele sonore prevăzute la paragrafele 3 și 4 de mai sus care sunt arătate sau emise în atenția lor de către navele care navighează în amonte.

6. Prevederile de la paragraful 1 până la paragraful 5 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 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 navighează nave în amonte;

b) convoaiele remorcate care navighează 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 navighează 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.

2. În aceste cazuri navele care navighează 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 3 al art. 6.04.

3. Navele care navighează în amonte trebuie în astfel de cazuri să satisfacă cererea navelor care navighează 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,

- dacă întâlnirea trebuie să se efectueze prin tribord, trebuie să emită “*două sunete scurte*” și în plus, să arate semnalele vizuale menționate la paragraful 3 al art. 6.04.

4. Dacă există temerea că intențiile navelor care navighează în aval nu au fost înțelese de navele care navighează în amonte, navele care navighează în aval trebuie să repete semnalele sonore prevăzute la paragraful 3 al prezentului articol.

5. Dacă navele care navighează în amonte consideră că drumul cerut de navele care navighează 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.

6. Prevederile de la paragraful 1 până la paragraful 5 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 - Întâlnirea în cazul navelor trase la edec de pe mal

În cazul întâlnirii între o navă trasă la edec de pe mal și o navă care se deplasează cu mijloace proprii, aceasta din urmă trebuie întotdeauna, prin derogare de la prevederile articolelor 6.04 și 6.05 de mai sus, să lase partea de halaj navei trase la edec.

Articolul 6.07 - Întâlniri în treceri înguste

1. Pentru a evita, în măsura posibilităților, o întâlnire în sectoarele sau în locurile unde șenalul nu prezintă o lățime absolut suficientă pentru o astfel de întâlnire (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 acest semnal în timpul trecerii;
- c) navele care navighează în amonte, atunci când constată că o navă care navighează în aval este pe punctul de a se angaja într-o trecere îngustă, trebuie să se oprească în aval de această trecere până ce nava care navighează în aval a străbătut trecerea;
- d) când un convoi care navighează în amonte s-a angajat deja într-o trecere îngustă, navele care navighează în aval trebuie, pe cât posibil, să se oprească în amonte de această trecere până ce convoiul care navighează în amonte a străbătut-o; aceeași obligație revine navelor izolate care navighează în aval în raport cu o navă izolată care navighează în amonte.

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. Orice conducător care constată un pericol de abordaj trebuie să emită "*o serie de sunete foarte scurte*".

Articolul 6.08 - Întâlnire interzisă prin semnalele căii navigabile

1. La apropierea de sectoare indicate prin semnalul de interdicție A.4 (Anexa nr. 7), navele care navighează în amonte trebuie să se oprească la apropierea navelor care navighează 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:

- interdicția trecerii este indicată printr-un semnal general de interdicție 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 interdicție 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 oprească și să aștepte până când autorizația de trecere le este comunicată prin radiotelefon 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 de altă categorie.

Articolul 6.10 - Depășirea

1. Dacă în cazul unei depășiri nu există riscul de abordaj, nava care ajunge din urmă poate depăși prin babord sau tribord.
2. În cazul depășirii între două nave cu vele, nava care ajunge din urmă trebuie, ca regulă generală, să treacă prin partea din care nava ajunsă din urmă primește vântul. Această prevedere nu se aplică unei ambarcațiuni mici cu vele ajunsă din urmă de o altă navă cu vele de altă categorie. În caz de depășire a unei nave de către o navă cu vele, nava ajunsă din urmă trebuie să înlesnească trecerea pe partea din care nava ajunsă din urmă primește vântul. Această prevedere nu se aplică unei ambarcațiuni mici care ajunge din urmă o navă de orice altă categorie.
3. Dacă depășirea este posibilă fără ca nava ajunsă din urmă să fie nevoită să-și modifice drumul sau viteza, nava care ajunge din urmă nu emite nici un fel de semnal sonor.
4. 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 înțeleasă 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.
5. Când nava ajunsă din urmă poate îndeplini solicitarea navei care ajunge din urmă, ea trebuie să lase spațiul dorit pe partea cerută, abătându-se la nevoie spre partea opusă, emițând:
 - 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.
6. 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 *“doua sunete scurte”* în cazul prevăzut la paragraful 6-a) sau *“un sunet scurt”* în cazul prevăzut la paragraful 6-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.

7. Când depășirea este imposibilă fără pericol de abordaj, nava ajunsă din urmă trebuie să emită “*cinci sunete scurte*”.

8. Prevederile de la paragraful 4 până la paragraful 7 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 navighează în amonte nu trebuie în nici un caz să stânjenească navigația navelor care navighează în aval; în special, la apropierea de semnalul de obligație B.4, ele trebuie la nevoie să-și micșoreze viteza și chiar să se oprească pentru a permite navelor care navighează în aval să-și execute manevra lor.

Articolul 6.13 - Întoarcerea

1. Navele pot întoarce numai după ce s-au asigurat că mișcările celorlalte nave permit efectuarea manevrei fără pericol și fără ca celelalte nave să fie obligate să-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 paragraf 2 al acestui articol 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 afluent, 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 navighează în aval este obligată să efectueze o întoarcere și să meargă în amonte pentru a putea intra într-un bazin portuar sau un afluent ea trebuie să dea prioritate oricărei nave care navighează în amonte și vrea să intre de asemenea în același bazin portuar sau afluent.

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 afluent.

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

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

6. Chiar dacă această manevră poate obliga navele care navighează pe calea navigabilă principală să își modifice drumul sau viteza, navele pot intra într-un bazin portuar sau într-un afluent 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 afluent 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

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

2. În afara cazurilor de depășire sau încrucișare este interzis a se naviga la o distanță mai mică de 50 m de o navă, convoi sau o formațiune în cuplu, care poartă semnele prevăzute la art.3.14. și art. 3.32.

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 agăța 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 - Interdicerea 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 interdicere A.6 (Anexa nr. 7).

3. Această interdicere 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. Se interzice navigația în derivă. Această interdicere nu se aplică micilor mișcări în locurile de staționare, de încărcare și de descărcare.

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 regleze 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 governa 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 navighează liber;
- e) pe sectoarele căii navigabile desemnate de autoritățile competente; aceste sectoare pot fi semnalizate cu semnalul de interdicere 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. 3.27, sau pavilionul, sau pavilioanele prevăzute la paragraful 1-c) de la art. 3.41 și, în apropiere de navele, a materialele plutitoare sau instalațiile plutitoare care poartă luminile, pavilionul sau pavilioanele prevăzute la paragraf 1 de la art. 3.48 celelalte nave trebuie să-și reducă viteza după cum este prevăzut la paragraf 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. Se interzice oricărei nave autopropulsate care împinge, remorchează sau duce în cuplu alte nave să le părăsească în cursul operațiilor de acostare sau de ancorare înainte ca șenalul 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. Barjele de împingere nu pot fi deplasate în afara convoiului decât numai:

- a) dacă ele sunt cuplate bord la bord la o navă autopropulsată;
- b) pe distanțe scurte la formarea sau dispersia a convoiului.

Articolul 6.22 - Întreruperea temporară a navigației

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

Articolul 6.22 ' - Navigația în dreptul aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate

Este interzisă trecerea în dreptul navelor prevăzute la art. 3.27 și art. 3.41 pe partea în care ele arată lumina prevăzută la paragrafele 1-b) și 1-d) de la art. 3.27, sau balonul roșu, pavilionul roșu sau panoul de interdicere A.1 prevăzute la paragrafele 1-b), 1-d) și 2-b) de la art. 3.41.

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 navighează 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 așa fel încât șenalul navigabil să rămână liber;
 - b) navigația 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. Când trecerea printr-o deschidere de pod sau baraj este autorizată și dacă această deschidere poartă:
 - a) semnalul de interdicere A.10 (Anexa nr. 7), navigația 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 navigația 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. Când anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate prin una sau mai multe lumini roșii sau panouri roșu - alb - roșu (semnal de interdicere 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 interdicere 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 conducătorului.

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, conducătorii trebuie să se conformeze ordinilor care le sunt eventual date de personalul podului în vederea siguranței și a bunei ordini a navigației sau în vederea trecerii rapide.

2. La apropierea de un pod mobil, navele trebuie să-și reducă viteza de marș. 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 oprească 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 interdicerea 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 marș*;
- 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 interdicere 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).

Articolul 6.27 - Trecerea prin baraje

1. La trecerea printr-un baraj și în apropiere de acesta, este interzis să se lase să atârne ancore, parâme sau lanțuri.

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).

3. 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).

4. Prin derogare de la prevederile paragraful 2 de mai sus, în cazul barajelor cu pod superior, trecerea printr-o deschidere poate fi de asemenea permisă prin semnalul D.1 (Anexa nr. 7) instalat pe pod deasupra trecerii.

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 oprească 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 navigație, 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 amovibile, 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. Distanța laterală minimă ce trebuie respectată între două nave, convoaie împinse și formații în cuplu, în ecluze și la locurile de staționare a navelor din fața ecluzelor este de 10 m dacă una dintre acestea poartă lumina albastră prevăzută la paragraful 1 al art. 3.14, sau conul albastru prevăzut la paragraful 1 al art. 3.32. Totuși, dacă cele două nave, convoaie împinse sau formații în cuplu, poartă, ambele, acest con sau această lumină, distanța minimă nu este impusă.

9. Navele și convoaiele care poartă două sau trei lumini albastre prevăzute la art. 3.14 paragrafele 2 sau 3, două sau trei conuri albastre prevăzute la art. 3.32 paragrafele 2 sau 3 sunt ecluzate separat.

10. Navele și convoaiele care poartă o lumină albastră prevăzută la art. 3.14 paragraful 1 sau un con albastru prevăzut la art. 3.32 paragraful 1 nu sunt ecluzate concomitent cu navele de pasageri.

11. 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 ‘ - 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, ecluză nu lucrează;*
- b) o lumină roșie izolată sau două lumini roșii instalate pe orizontală: - *acces interzis, ecluză 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, ecluză 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 în și ieșirea din ecluze sunt interzise fără 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 căpităniilor 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 competentă le-a acordat în mod expres prioritate și care poartă flamura roșie prevăzută la articolul 3.36.

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

F. VIZIBILITATE REDUSĂ; NAVIGAȚIA CU AJUTORUL RADARULUI

Articolul 6.30 – Reguli generale de navigație în condiții de vizibilitate redusă

1. Toate navele aflate în marș în condiții de vizibilitate redusă trebuie să navigheze cu o „*viteză de siguranță*”, în funcție de condițiile de vizibilitate. Ele trebuie să fie echipate cu instalații de radiotelefonie în bună stare de funcționare și să corespundă cerințelor tehnice aplicabile ale autorităților competente în domeniu care să permită comunicarea navă/navă și navă/uscă. Ele trebuie să aibă un om de veghe la prova. Pentru convoaie de nave, acest om de veghe trebuie să se găsească la nava din prova convoiului. Semnalele lui trebuie să fie sau văzute, sau auzite de conducătorul navei sau convoiului, sau printr-o legătură telefonică cu conducătorul.

Navele trebuie să emită semnalele sonore prevăzute la articolele 6.32 și 6.33 de mai jos și să poarte luminile prevăzute pentru semnalizarea de noapte a navelor aflate în marș.

2. Navele trebuie să se oprească imediat dacă reducerea vizibilității, prezenta și mișcările altor nave și împrejurările locale pun în pericol continuarea voiajului. În afară de aceasta dacă într-un convoi remorcat, atunci când nu mai este posibilă comunicarea vizuală între unitățile remorcate și nava autopropulsată din capul convoiului, convoiul trebuie să se oprească în cel mai apropiat loc corespunzător.

3. Pentru a hotărâ dacă navele trebuie să se oprească sau să-și continue drumul și pentru stabilirea vitezei de marș, navele care folosesc radarul pot ține cont de indicațiile radarului. Ele trebuie în același timp să țină cont de reducerea vizibilității resimțită și de celelalte nave.

4. La oprire, în măsura posibilităților, navele trebuie să lase șenalul navigabil liber.

5. Când se navighează în condiții de vizibilitate redusă, navele trebuie să stea pe ascultare în radiotelefon pe canalul 16 (pe sectorul Germaniei canalul 10). Pentru efectuarea comunicațiilor radiotelefonice între nave se folosește canalul 10. Navele trebuie să comunice celorlalte nave informațiile necesare pentru siguranța navigației.

6. Navele care își continuă marșul trebuie în caz de întâlnire să țină partea lor dreaptă atât cât este necesar pentru ca trecerea să se efectueze la babord. Prevederile art.6.04 paragrafele 3, 4 și 5 și ale art.6.05, cu excepția prevederilor paragrafului 5 referitoare la emiterea unei serii de sunete foarte scurte, în condiții de vizibilitate redusă, nu se aplică.

Articolul 6.31 – Semnale sonore în timpul staționării

1. În condiții de vizibilitate redusă, navele și materialele plutitoare care staționează în șenal sau în apropierea acestuia în afara porturilor și a locurilor destinate de către căpitanii de port în mod special staționării, după ce au perceput și atâta timp cât percep unul dintre semnalele prevăzute la paragrafele 4-a) și 5-a) din art. 6.32 sau la paragraful 2 din art. 6.33 ale unei nave care se apropie, trebuie să emită:

- a) când se află pe partea stânga 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 (pentru un observator care stă cu fața spre aval) a șenalului, *o serie dublă de bătăi de clopot*;
- c) când se află în poziție nedeterminată, *o serie triplă de bătăi de clopot*.

2. Semnale prevăzute la paragraful 1 de mai sus trebuie să fie repetate la intervale de cel mult un minut.

3. Prevederile paragrafelor 1 și 2 de mai sus nu se aplică navelor unui convoi împins, altele decât împingătorul. În cazul unei formații în cuplu ele se aplică numai unei singure nave din formație. Într-un convoi remorcat, prevederile paragrafelor 1 și 2 de mai sus se aplică remorcherului și ultimei nave din convoi.

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

Articolul 6.32. Navigația cu radar

1. Navele nu sunt autorizate să navigheze cu ajutorul radarului pe vizibilitate redusă decât în cazul în care o persoană deține, în afara certificatului de conducător pentru navigația interioară pe Dunăre corespunzător categoriei respectivei nave și pentru sectorul de navigație în cauză, certificatul prevăzut la art. 4.05, paragraful 1-c), precum și o altă persoană bine familiarizată cu navigația prin radar pentru serviciul permanent în timonerie.

Dacă actul de naționalitate sau certificatele tehnice menționează că nava poate fi condusă în caz de utilizare a radarului de o singură persoană, cea de a doua persoană nu trebuie să se găsească permanent de serviciu în timonerie.

2. În cazul navigației prin radar, navele, convoaiele remorcate și împinse precum și formațiunile cuplate sunt exceptate de obligația de a avea veghea prevăzută prin art.6.30, paragraful 1 dacă conducătorul navei poate urma drumul navei în deplină siguranță.

3. Orice navă care navighează în aval cu ajutorul radarului, de îndată ce sesizează pe ecran semnale de nave a căror poziție sau mișcare pot provoca un pericol sau la apropierea de un sector în care s-ar putea afla nave ce nu sunt încă vizibile pe ecran, trebuie:

- a) să emită un semnal sonor tritonal prevăzut la paragraful 1-b) în art.4.05, care va fi repetat de câte ori se consideră necesar. Această prevedere nu se aplică micilor ambarcațiuni;
- b) să procedeze la reducerea vitezei și, dacă este cazul la oprirea navei cu prova în aval sau să întoarcă.

4. Toate navele care navighează în amonte cu ajutorul radarului, de îndată ce aud semnalul tritonal prevăzut la paragraful 3-a) de mai sus, sau care sesizează pe ecran nave a căror poziție sau mișcare ar putea provoca un pericol, sau la apropierea de un sector în care s-ar putea găsi nave care nu sunt încă vizibile pe ecran, vor emite semnalele acustice prevăzute la paragraful 2 al art. 6.33, care vor fi repetate de câte ori se consideră necesar și vor comunica prin radiotelefon navelor care navighează în aval categoria și numele, cursul urmat, poziția (Km fluvial) și dacă poartă panoul albastru sau lumina albă prevăzută prin art. 6.04.

O ambarcațiune mică trebuie să comunice categoria sa, numele, sensul de deplasare și poziția sa (Km fluvial), precum și partea de întâlnire propusă.

Toate navele care navighează în aval cu ajutorul radarului trebuie să răspundă radiotelefonice și să indice categoria, numele, sensul de deplasare și poziția lor, să confirme ruta urmată și partea de întâlnire.

5. Depășirea navelor care navighează cu ajutorul radarului nu este permisă decât după ce s-a convenit radiotelefonice pe ce parte a șenalului se efectuează depășirea și cu condiția ca lățimea șenalului să fie suficientă.

6. În convoaie, prevederile de la paragraful 1 și de la paragraful 3 până la paragraful 5 de mai sus se aplică numai navelor la bordul cărora se află conducătorul convoiului.

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

1. În condiții de vizibilitate redusă, navele care nu navighează cu ajutorul radarului trebuie să aibă omul de veghe și instalația de radiotelefonie prevăzute la art. 6. 30.
2. În condiții de navigație cu vizibilitate redusă, orice nava izolată trebuie să emită “*un sunet lung*” și orice navă la bordul căreia se află conducătorul unui convoi trebuie să emită “*două sunete lungi*”; aceste semnale trebuie să fie repetate la intervale care să nu depășească un minut.
3. Ambarcațiunile mici care nu navighează cu ajutorul radarului pot emite semnalul prevăzut la paragraful 2 de mai sus; acest semnal poate fi repetat.
4. Orice navă care nu navighează cu ajutorul radarului în condiții de vizibilitate redusă, de îndată ce aude semnalul tritonal prevăzut la paragraful 3-a) al art. 6. 32:
 - a) când se află aproape de un mal, trebuie să se mențină cât mai aproape de acel mal și, la nevoie, să oprească la malul respectiv până când trece cealaltă navă;
 - b) dacă se află în șenalul navigabil, și mai ales dacă se îndreaptă dinspre un mal spre celălalt, trebuie să elibereze pe cât posibil șenalul cât mai repede.
5. Navele care nu navighează cu ajutorul radarului, de îndată ce aud din față - travers, semnalul de ceată al unei alte nave menționat la paragraful 2 al prezentului articol, trebuie să-și reducă viteza la minimum necesar suficient pentru menținerea cursului și să navigheze cu precauție extremă sau la nevoie, să oprească sau să întoarcă.

G. REGULI SPECIALE

Articolul 6.34 – Priorități speciale

În caz de întâlnire sau de drumuri care se încrucișează, celelalte nave trebuie să se îndepărteze din calea unei nave purtând semnalizarea prevăzută în art.3.18 sau art. 3.35.

Articolul 6. 35 – Schiul nautic și activități similare

1. Schiul nautic sau activitățile similare sunt permise numai ziua și în condiții de bună vizibilitate. Căpitanii 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 apt să-și asume acest rol.
3. Cu excepția cazurilor când navighează 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

Se interzice pescuitul cu năvodul cu ajutorul mai multor nave navigând la aceeași înălțime și de asemenea, instalarea sculelor de pescuit în șenal sau în locurile stabilite pentru staționarea navelor.

Articolul 6. 37 – Comportamentul înotătorilor subacvatici sportivi

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 și art. 3. 34;

- b) la intrarea în porturi;
- c) în apropierea locurilor de staționare;
- d) în zonele rezervate schiului nautic sau altor activități similare.

CAPITOLUL 7

REGULI DE STAȚIONARE

Articolul 7.01 - Principii generale de staționare

1. Fără a încălca celelalte 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 șenalul liber pentru navigație.
3. Navele, grupările de nave și materialele plutitoare în staționare, precum și instalațiile plutitoare trebuie să fie ancorate sau legate suficient de solid, ținând cont de curent, de vânt, de valuri și de efectele de sucțiune provocate de alte nave, în așa fel încât să poată să urmeze variațiile nivelului apei și de asemenea, să nu constituie un pericol sau o stânjenire pentru alte nave.

Articolul 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 interdicere A5 (Anexa nr. 7); interdicerea se aplică în acest caz numai pe acea parte a căii navigabile unde acest semnal este instalat;
 - d) sub poduri și sub liniile electrice aeriene de înaltă tensiune;
 - e) în trecerile înguste 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 afluate;
 - 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 3.47, 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 interdicere A.5.1 (Anexa nr. 7) și a căror lățime, măsurată de la semnal, este indicată în metri pe acesta.
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, parapetilor, stâlpilor, postamentelor, coloanelor, scârilor 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 materialele plutitoare staționate bord la bord pe acea partea căii navigabile, unde acest semnal este instalat, nu poate fi superior numărului înscris în cifre romane pe semnal.
5. În locurile de staționare, în lipsa altor prevederi, navele trebuie să fie staționate bord la bord, începând de la mal, pe acea parte a căii navigabile pe care este instalat semnalul.
6. Când, în completarea semnalelor de la mal, acvatoriul locului de staționare se delimitează și cu semnale plutitoare, acestea se marchează:
 - în partea dreapta a șenalului, cu geamanduri luminoase de interzicere A.5 (Anexa nr. 8);
 - în partea stânga a șenalului, cu geamanduri luminoase A.6 (Anexa nr. 8).

In acest caz, semnalele plutitoare separă șenalul de acvatoriul 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 lumina albastră prevăzută la art.3.14, paragraful 1 sau conul albastru prevăzut la art. 3.32, paragraful 1;
- b) 50 m - dacă una dintre acestea poartă cele două lumini albastre prevăzute la art. 3.14, paragraful 2 sau cele două conuri albastre prevăzute la art. 3.32, paragraful 2;
- c) 100 m - dacă una dintre acestea poartă cele trei lumini albastre prevăzute la art. 3.14, paragraful 3 sau trei conuri albastre prevăzute la art.3.32, paragraful 3.

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

Dacă navele, convoaiele împinse sau formațiile în cuplu poartă semnalizări cu același număr de lumini albastre sau conuri albastre distanța minimă în staționare între ele nu se impune.

2. Pentru staționare, căpităniile de port pot da derogări în cazuri particulare.

Articolul 7.08 - Paza și supravegherea

1. La bordul navelor care staționează în șenalul navigabil trebuie să se găsească în permanență o pază eficientă.

2. Toate celelalte nave, materialele plutitoare și instalațiile plutitoare în staționare trebuie să fie supravegheate de o persoană capabilă să ia rapid măsurile necesare în caz de nevoie când acestea sunt impuse de condițiile locale sau sunt dispuse de căpităniile de port.

3. La bordul navelor aflate în staționare, care poartă semnalizarea prevăzută la art.3.14 sau art.3.32 precum și la bordul navelor cisternă care transportă mărfuri periculoase trebuie să existe în permanență un serviciu de pază eficient. Navele fără echipaj semnalizate conform prevederilor de la art.3.14 sau art.3.32, precum și navele cisternă, pot staționa în bazinele portuare și în alte zone de staționare numai dacă acestea au asigurată supravegherea.

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 scurgeri ale mărfurilor periculoase transportate, este necesar să se dea semnalul „ *Păstrați distanța* ” :

- a) la bordul navelor tanc care trebuie să poarte semnalizarea prevăzută la paragraful 1 sau 2 al art. 3.14, sau la paragraful 1 sau 2 al art. 3.32, dacă echipajul este în măsură de a elimina pericolul apărut pentru viața oamenilor sau pentru navigație, ca urmare a deversării de mărfuri periculoase;

- b) la bordul navelor care trebuie să poarte semnalizarea prevăzută la paragraful 3 al art. 3.14, sau paragraful 3 al art. 3.32, dacă 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 aplica barjelor împinse sau altor nave neautopropulsate asemănătoare. În cazul în care ele fac parte dintr-un convoi sau o formațiune în cuplu, semnalul „*Păstrați distanța*” trebuie dat de nava la bordul căreia se găsește conducătorul convoiului sau formației cuplate.

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 declanșarea sa, semnalul „*Păstrați distanța*” trebuie să continue automat până la final; întreruptorul / contactorul semnalizării trebuie să fie construit de o manieră care să excludă punerea sa în funcțiune neintenționat.

3. Navele care recepționează semnalul „*Pastrati distanta*” 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 și dacă este cazul, vor întoarce;
- b) când este nevoie să treacă prin zona periculoasă, să continue drumul cu viteza maximă posibilă.

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

- a) închiderea tuturor geamurilor și deschiderilor;
- b) stingerea tuturor focurilor neprotejate;
- c) încetarea fumatului la bord;
- c) oprirea tuturor motoarelor auxiliare care nu sunt necesare pentru exploatare;
- d) evitarea producerii scânteilor.

5. Prevederile paragrafului 4 de mai sus se aplică de asemenea navelor care se găsesc în staționare în zonele de pericol. Dacă este cazul, atunci când se recepționează semnalul „*Păstrați distanța*”, echipajul poate părăsi nava.

6. Pentru luarea măsurilor prevăzute de la paragraful 3 până la paragraful 5, trebuie să se țină cont de direcția curentului și a vântului.

7. Navele trebuie să ia toate măsurile prevăzute mai sus 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 Declarația de transport a mărfurilor periculoase

1. Înainte de începerea voiajului, dacă voiajul începe în țara portului de înregistrare sau în alte cazuri imediat după sosirea navei, conducătorii navelor cărora li se aplică A.D.N.D. trebuie să comunice căpitaniei de port cea mai apropiată următoarele:

- a) tipul navei;
- b) numele navei;

- c) naționalitatea și numărul de înmatriculare;
- d) direcția marșului (aval, amonte);
- e) capacitatea de încărcare;
- f) lungimea și lățimea;
- g) pentru convoaie, lungimea și lățimea convoiului;
- h) pescajul;
- i) ruta;
- j) portul de încărcare;
- k) portul de descărcare;
- l) tipul mărfurilor periculoase (denumirea și cantitatea mărfurilor periculoase transportate în conformitate cu documentele de transport);
- m) numărul de lumini albastre și conuri albastre;
- n) numărul persoanelor care se găsesc la bord.

Aceste date sunt transmise numai de către navele care transportă mărfuri periculoase.

2. Datele enumerate la paragraful 1 de mai sus pot fi declarate direct printr-o persoană delegată sau pot fi transmise în scris prin telefax sau „on-line”.

3. La începutul voiajului, la sosire sau la plecare, la trecerea printr-un punct de control, conducătorul navei trebuie să declare în cel mult o oră, următoarele:

- a) numele navei;
- b) naționalitatea și numărul de înmatriculare.

4. Declarațiile prevăzute la paragraful 3 pot fi transmise prin radio, telefon, fax sau legătură „on-line”.

5. Modificările datelor prevăzute la paragraful 1 de mai sus trebuie imediat comunicate căpitaniei de port.

CAPITOLUL 9

PROTECȚIA APELOR ȘI ELIMINAREA DEȘEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR

Articolul 9.01. – Definiții

În sensul prezentului capitol următorii termeni semnifică:

I. GENERALITĂȚI

- a) “**Deșeuri / ape uzate**”- diferența între deșeuri provenite din exploatarea navei și deșeurile de marfă;
- b) “**Deșeurile provenite din exploatarea navei**” – deșeuri și ape uzate produse la bord ca urmare a exploatării și întreținerii navei;
- c) “**Deșeuri de marfă**” – deșeurile și apele uzate provenite la bordul navei datorită mărfii operate;

- d) **“Stații de colectare autorizate”**- nave în sensul art.1.01 paragraful a) sau instalații la uscat, autorizate de autoritatea competentă, pentru colectarea deșeurilor provenind din exploatarea navei precum și deșeurilor de marfă;
- e) **“Încărcătura exclusivă”** – transportul în timpul căruia se transportă constant aceeași sau o altă încărcătură pentru care nu este necesară curățarea magaziilor sau tancurilor de marfă.

II. EXPLOATAREA NAVELOR

- a) **“Grăsimi uzate”** – grăsimile rezultate în urma operațiunilor de gresare a rulmenților și instalațiilor de gresare și alte grăsimi care nu mai pot fi reutilizate;
- b) **“Uleiuri uzate”** – uleiurile uzate sau alte produse de ungere (gresare) neutilizabile pentru motoare, angrenaje și instalații hidraulice;
- c) **“Alte deșeuri uleioase sau unsuroase”** – filtre uzate (filtre uzate de ulei și aer), cârpe folosite (cârpe și lavete de șters murdare), recipiente (goale, murdare), ambalaje;
- d) **“Apa de santină”** – apa uleioasă provenită din santina salii mașinilor, din pic, din coferdamuri sau din compartimentele laterale;
- e) **“Ape uzate domestice”** – apele uzate provenind de la bucătărie, săli de mese , bai și spălătorii precum și ape fecale;
- f) **“Gunoaie menajere”**- deșeurile organice și neorganice provenite din menaj (exemplu: resturi alimentare, hârtie și sticlă, deșeuri de bucătărie analoage) ce nu conțin alte deșeuri așa cum au fost definite cele din exploatarea navei;
- g) **“Șlam”** – reziduurile provenite la bordul navei din exploatarea unei stații de epurare la bord;
- h) **“Ape separate”** – ape provenite din separarea apelor de santină cu mijloace de la bordul navei;
- i) **“Slops”** - amestecuri de reziduuri de marfă cu resturi de apă folosită pentru spălat, de la rugină sau de la șlam, apte sau nu pentru a fi pompate.
- j) **”Alte deșeuri speciale”** –rezultate în timpul exploatării navei, cu excepția deșeurilor indicate la literele de la a) la g) și i) de mai sus.

III. ÎNCĂRCĂTURĂ

- a) **“Încărcătură restantă”**- toată încărcătura lichidă rămasă după descărcarea din cisterne sau conducte ca un reziduu fără utilizarea unui sistem de evacuare suplimentară conform A.D.N.D., precum și toată încărcătura uscată rămasă după descărcare ca reziduuri în cale, fără utilizarea unei măturări mecanice sau a instalației de aspirație, ambalajele și mijloacele de amarare făcând parte din încărcătură;
- b) **“Reziduu de încărcătură”** – toată încărcătura lichidă care nu poate fi evacuată din cisterne sau conducte cu ajutorul sistemului de evacuare suplimentară conform A.D.N.D., precum și toată încărcătura uscată de care cala nu poate fi debarasată prin utilizarea periilor mecanice sau a măturilor;
- c) **“Reziduuri de manipulare”** – încărcătura uscată sau în cazul în care lichidul cade de pe navă în exteriorul magaziei (de exemplu de pe fila lăcrimară) în momentul manipulării lor;
- d) **“Cala/cisternă necurățată”** – cala sau cisterna unde subzistă resturi de încărcătură;
- e) **“Cala măturată”** – cala debarasată de toate resturile de încărcătura (de exemplu cu ajutorul periilor mecanice sau a măturilor) și unde nu sunt decât reziduuri de încărcătură;

- f) “**Cisterna uscată**” – cisterna debarasată de toată încărcătura rămasă (de exemplu cu ajutorul sistemului de evacuare suplimentară conform A.D.N.D.) și unde nu sunt decât reziduuri de încărcătură;
- g) “**Cala aspirată**” – cala debarasată de toată încărcătura rămasă cu ajutorul tehnicii de aspirare și unde nu rămân clar mai puține resturi de încărcătură decât într-o cală măturată;
- h) “**Curățare**” – evacuarea din cală sau cisternă a resturilor de încărcătură cu ajutorul mijloacelor potrivite (de exemplu mătură, perii mecanice, tehnică de aspirare, sistem de evacuare suplimentară) care permit ajungerea la stadiul de curățenie:
- *măturat* sau
 - *aspirat* pentru cală sau
 - *uscare* pentru cisterne de marfă
 - precum și *evacuare* a reziduurilor de manipulare în alte locuri decât în cale.
- i) “**Spălare**” – evacuarea reziduurilor de încărcare din calele măturate sau aspirate și din cisternele uscate cu ajutorul apei sau a vaporilor de apă;
- j) “**Cală/cisternă spălată**” – cala sau cisterna care după spălare este aptă pentru orice fel de încărcare;
- k) “**Apa din spălare**” – apa rezultată de la spălarea calelor măturate sau aspirate sau de la cisternele uscate. În aceeași măsură se include aici apa de la balastare și apa de ploaie provenită din aceste cale sau cisterne.

Articolul 9.02. Îndatoriri generale de vigilență

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

Articolul 9.03 Interzicerea deversării și aruncării

1. Este interzis aruncarea sau deversarea în calea navigabilă a uleiurilor uzate, apei de santină și altor reziduuri uleioase sau grase, precum și a apei menajere, a mărfurilor, resturilor de marfă, gunoaielor menajere și altor reziduuri speciale. Aruncarea sau deversarea reziduurilor de marfă poate fi admisă numai în conformitate cu regulile țărilor dunărene.
2. În caz de deversare accidentală cu deșeuri de genul celor prevăzute la paragraful 1 de mai sus, sau în cazul unui pericol de deversare, conducătorul navei trebuie să anunțe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată, indicând cât mai exact posibil, natura și locul deversării.

Articolul 9.04. Colectarea și tratarea reziduurilor la bord

1. Conducătorul trebuie să asigure colectarea separată la bord a reziduurilor uleioase și grase provenite din exploatarea navei și prevăzute la art.9.03 paragraful 1 de mai sus, în vase special destinate în acest scop sau cele provenite din apele de santină din compartimentul mașinii. Vasele de colectare a reziduurilor trebuie amplasate la bord în așa fel încât orice scurgere din ele să poată fi ușor constatată și oprită la timp.

2. Se interzice:

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

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

Articolul 9.05
Registru de hidrocarburi,
predarea deșeurilor la stațiile de colectare

1. Fiecare navă având un compartiment al mașinilor sau o secție de motoare este prevăzută cu un registru de hidrocarburi, eliberat de către căpitania de port conform modelului din Anexa nr. 1 al "Recomandărilor pentru prevenirea poluării apelor Dunării prin navigație" al Comisiei Dunării.

Acest registru de control trebuie păstrat la bord. După reînnoirea sa, va fi păstrat la bord cel puțin 6 luni după ultima înregistrare.

2. Deșeurile menționate la art.9.03, paragraful 1, cu excepția resturilor menajere, trebuie predate, pe bază de înscris justificativ, la stațiile de colectare agreeate de autoritățile competente la intervale regulate, determinate de starea și exploatarea navei. Această înscris justificativ constă în menționarea în jurnalul de control al uleiului uzat a cantităților preluate de stațiile de colectare.

3. Fiecare navă care, pe baza prevederilor valabile în afara Dunării, este prevăzută cu alte documente referitoare la evidența stocării deșeurilor rezultate din exploatarea navei, trebuie să poată să facă dovada prin respectivele documente a stocării și predării deșeurilor la stațiile de colectare în afara Dunării. De asemenea, este considerat drept dovadă și jurnalul de control al uleiului uzat prevăzut de către Convenția pentru prevenirea poluării pe mare (MARPOL).

4. Apele uzate și resturile menajere trebuie colectate și predate la stațiile de colectare prevăzute în acest scop.

Articolul 9.06.
Norme pentru tratarea apelor reziduale

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

2. Apele uzate și apele reziduale menajere tratate provenind de la bordul navelor nu sunt din punct de vedere al protecției apelor Dunării, considerate poluante dacă indicii lor de poluare nu depășesc limitele următoare:

indicele – colis :1000
conținutul de materie în suspensie: 50 mg/l
DBO₅ : 50 mg/l
CCO – Cr : 150 mg/l

Aceste caracteristici sunt obținute prin mijloace de tratare specială a apelor, diluarea apei tratate prin astfel de mijloace nu este admisă.

Autoritățile competente locale pot impune reguli și mai stricte.

Articolul 9.07.
Deversarea apelor uzate tratate

Face excepție de la restricția prevăzută în art. 9.03, paragraful 1, deversarea pe calea navigabilă a apelor tratate de către nave dacă conținutul maxim de reziduuri la ieșire este permanent și fără diluare anterioară, conform prevederilor prevăzute în art. 9.06.

Autoritățile competente locale pot impune reguli și mai stricte.

Articolul 9.08
Vopsirea și curățarea exterioară a navei

1. Este interzisă aplicarea uleiului sau curățarea bordajului exterior al navelor cu substanțe a căror deversare în apă este interzisă.
2. Totodată, este interzisă utilizarea împotriva depunerilor pe corpurile navelor a unor sisteme de vopsire anti-vegetative conținând următoarele substanțe sau preparate pe bază:
 - a) compuși de mercur ;
 - b) compuși de arsenic ;
 - c) compuși organici de plumb ;
 - d) hexachlorocyclohexan.

Autoritățile competente locale pot impune reguli și mai stricte.

Anexa nr. 1

**LITERA SAU GRUPUL DE LITERE DISTINCTIVE A NUMELUI ȚĂRII
UNDE SE AFLĂ PORTUL DE ATAȘ SAU LOCUL DE ÎNMATRICULARE AL NAVEI**

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

Anexa nr. 2

MĂRCI DE ÎNCĂRCARE ȘI SCĂRI DE PESCAJ ALE NAVELOR DE NAVIGAȚIE INTERIOARĂ

1. Definiții :

- a) **“Planul de încărcare maximă”**- este planul de plutire corespunzător afundării maxime la care nava poate sa navigheze;
- b) **“Bordul liber” (franc bord)** – este distanța măsurată între planul de încărcare maximă și suprafața punții superioare în punctual ei cel mai de jos, sau în lipsa punții, punctual cel mai de jos al părții superioare a bordului fix;
- c) **“Distanța de siguranță”** – este distanța măsurată între planul de încărcare maximă și punctual cel mai de jos deasupra căruia nava nu mai poate fi considerată etanșă, fără să se țină cont de prizele și chesoanele pentru apă;
- d) **“Zone de navigație”** – sunt zonele căilor navigabile diferențiate, ținând cont de concepția și echipamentul navelor de navigație interioară, respectiv de calculul bordului liber și de distanța de siguranță, în funcție de înălțimea maximă semnificativă a valurilor care corespunde unei probabilități de depășire de 5% și anume:
 - **zona 1** – înălțimea valurilor poate atinge 2 m;
 - **zona 2** – înălțimea valurilor poate atinge 1,2 m
 - **zona 3** – înălțimea valurilor poate atinge 0,6 m.

În înțelesul prezentei definiții **“Înălțimea semnificativă”** este media de înălțimi a 10% din numărul total de valuri în cursul unei observații de scurtă durată care au înălțimea cea mai mare între bază și creastă.

2. Bordul liber minim, distanța de siguranță și planul de încărcare maximă

2.1 Dimensiunile bordului liber minim și distanța de siguranță a unei nave sunt stabilite de autoritățile competente în funcție de zona de navigație și tipul navei.

2.2 Planul de încărcare maximă este determinat astfel încât să se respecte simultan prevederile referitoare la bordul liber minim și la distanța de siguranță. Totuși din motive de siguranță impuse prin condițiile de rezistență ale corpului și de stabilitatea navei, autoritățile competente pot stabili planul de încărcare maximă la un nivel și mai jos, în limitele precizate de respectivele autorități.

3. Marca de încărcare maximă

3.1 Orice navă cu excepția ambarcațiunilor mici trebuie să poarte mărci, care nu se șterg și sunt vizibile de la distanță, pentru a indica încărcarea maximă stabilită de autoritățile competente. Aceste mărci sunt reprezentate de mărcile de bord liber aplicate sub controlul autorității competente, pe fiecare bord al corpului, la mijlocul lungimii navei.

3.2 Marca de bord liber constă într-un inel secționat diametral de o linie de bord liber orizontală completată eventual de linii de bord liber adiționale dacă nava trebuie să efectueze curse în mai multe zone de navigație.

Centrul inelului trebuie să se găsească pe verticala mijlocului lungimii navei. Linia orizontală care taie inelul trebuie să fie marcată astfel încât marginea ei inferioară să treacă prin centrul discului și să constituie linia de bord liber.

Marginile inferioare ale liniilor de bord adiționale trebuie să corespundă bordurilor libere prevăzute pentru zonele de navigație respective.

Liniile de bord liber adiționale sunt aplicate pe o linie verticală spre prova navei în raport cu centrul inelului.

Pentru navele destinate navigației în zonele 2 și 3 sau numai în zona 3 reprezentarea inelului nu este obligatorie.

3.3 Grosimea inelului și lățimea tuturor celorlalte linii de bord liber este de 30 mm; diametrul exterior al inelului este de 200 mm. Lungimea liniei orizontale care taie inelul este de 300 mm și cea a liniilor de bord liber adiționale este de 150 mm.

Dimensiunile cifrelor care indică zonele de navigație sunt de 60 x 40 mm (fig.1).

Autoritatea competentă autorizată pentru atribuirea bordurilor libere poate aplica semnul său distinctiv pe corpul navei.

Combinarea mărcii de tonaj și a mărcii de bord liber este permisă. În acest caz linia orizontală care taie inelul mărcii de bord liber (sau lățimea liniilor orizontale superioare de bord liber când există mai multe borduri libere și inelul mărcii de bord liber nu este reprezentat) trebuie să fie de 40 mm.

4. Scări de pescaj

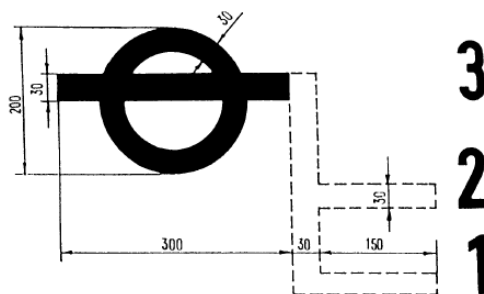
4.1 Orice navă a cărei pescaj poate atinge 1 m, trebuie să poarte pe fiecare parte a corpului către pupa cel puțin o scară de pescaj. Ea poate purta scări de pescaj suplimentare. Amplasarea acestora, numărul și caracteristicile lor de reprezentare sunt stabilite de autoritățile competente în funcție de zona de navigație, tipul, lungimea, pescajul și asieta navei.

4.2 Scările de pescaj trebuie să fie gradate cel puțin în decimetri de la 0 la 300 mm deasupra planului de plutire a navei goale, de la 100 la 300 mm deasupra planului de încărcare maximă. Ele pot să fie reprezentate sub forma de linii însoțite de cifre de gradare sau sub forma de cifre de gradare (fără linii) piturate în culori vizibile. Zeroul lor trebuie să corespundă nivelului de jos al corpului navei, la dreapta scării sau dacă există chila, la nivelul de sub chilă la dreapta scării.

Gradațiile scărilor de pescaj trebuie să fie realizate prin poansonare sau gravare sub controlul autorității competente.

4.3 Dacă nava are scări de tonaj care corespund prevederilor de mai sus, atunci acestea pot ține locul scărilor de pescaj.

Schița mărcii de bord liber



Schița mărcii de bord liber pentru diferite zone de navigație



Figura 1

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 cea 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 semnalizare 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° dispusă în așa fel, încât să fie văzută din prova 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 proiectează o lumină continuă pe un arc de orizont de $112^\circ 30'$ și se amplasează astfel încât să fie vizibile începând din prova 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° și dispusă în așa fel încât să fie vizibilă la $67^\circ 30'$ în fiecare bord dinspre pupa.

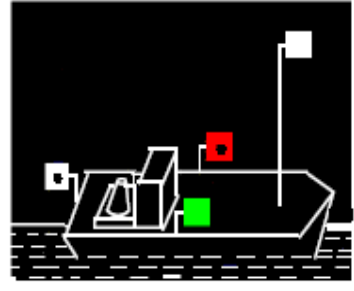
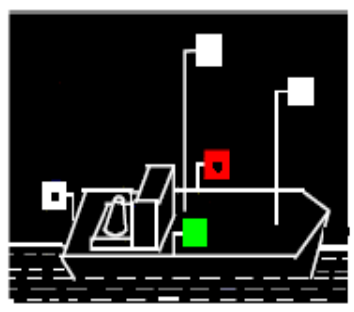
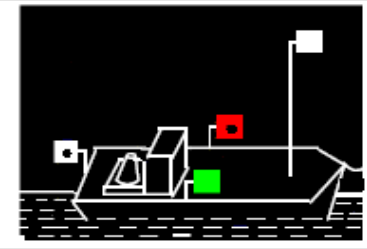
1.4.4 **Lumină vizibilă pe tot orizontul** – înseamnă o lumină continuă vizibilă pe un arc de orizont de 360° .

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. SEMNALIZARE ÎN MARȘ

2.1 Nave autopropulsate izolate în marș

<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>2.1.1 (art. 3.08 paragraful 1)</p>  <p><i>O lumină de catarg, lumini din borduri, o lumină de pupa.</i></p>	<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>
<p>2.1.2 (art. 3.08 paragraf 2)</p>  <p><i>O a doua lumină de catarg facultativă spre pupa.</i></p>	<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>
<p>2.1.3 Navă autopropulsată care temporar urmează o navă autopropulsată de întărire (art.3.08 paragraful 3)</p>  <p><i>O lumină de catarg, lumini din borduri, o lumină de pupa și în caz de nevoie, o a doua lumină de catarg spre pupa.</i></p>	<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>

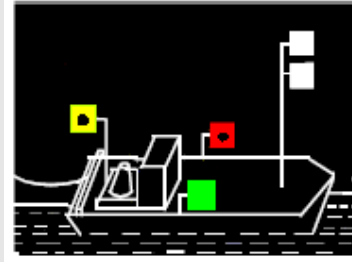
2.2 Convoaie remorcate

Noaptea

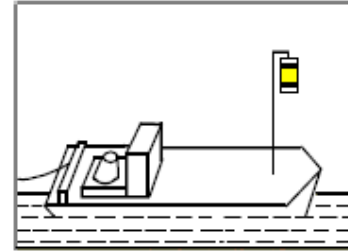
Ziua

2.2.1 Navă autopropulsată în marș din capul unui convoi remorcat (art.3.09 paragraful 1)

2.2.2. Nava autopropulsată din capul unui convoi remorcat (art.3.29 paragraful 1)



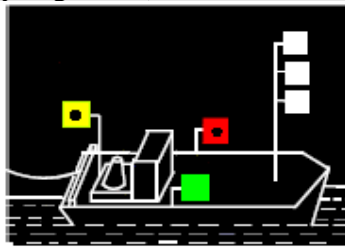
*Două lumini de catarg suprapuse,
lumini din borduri,
o lumină de pupa galbenă în loc de albă.*



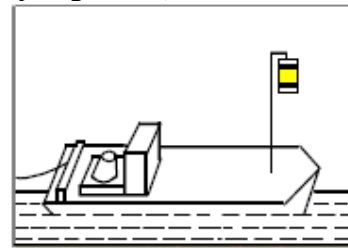
Un cilindru galben marcat în partea superioară și inferioară cu două benzi (neagră și albă), benzile albe fiind la extremitățile cilindrului.

2.2.3 Fiecare din navele autopropulsate care navighează în capul convoiului (art.3.09 paragraful 2)

2.2.4 Fiecare din navele autopropulsate care navighează în capul convoiului (art.3.29 paragraful 2)

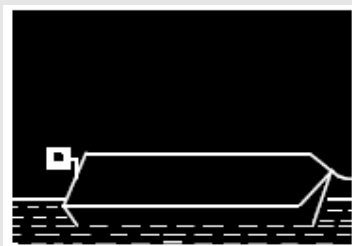


*Trei lumini de catarg suprapuse,
lumini din borduri,
o lumină de pupa galbenă în loc de albă.*

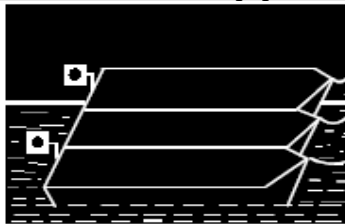


Un cilindru galben marcat în partea superioară și inferioară de benzi negre și albe, benzile albe fiind la extremitatea cilindrului.

2.2.5 Nava sau navele remorcate situate în coada convoiului (art. 3.09 paragraful 3)



O lumină albă de pupa.



Lumini de pupa albe amplasate pe navele din extremitatea convoiului.

Fără semnalizare suplimentară.

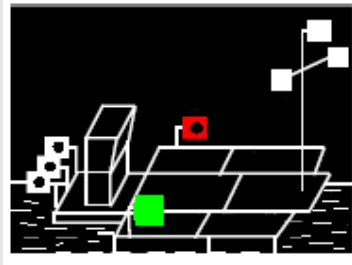
Fără semnalizare suplimentară.

2.3 Convoaie împinse

Noaptea

Ziua

2.3.1 (art. 3.10 paragraful 1)



Trei lumini de catarg dispuse sub forma unui triunghi echilateral, lumini din borduri, trei lumini de pupa pe împingător.

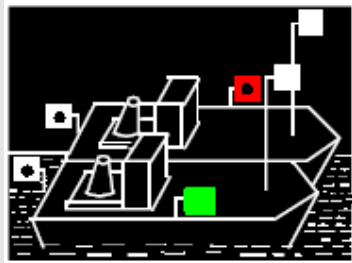
Fără semnalizare suplimentară.

2.4 Formații în cuplu

Noaptea

Ziua

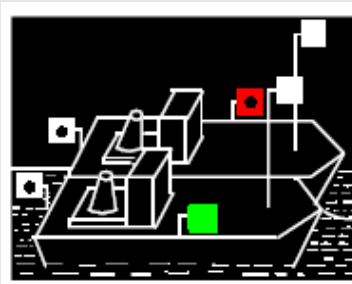
2.4.1 (art. 3.11 paragraful 1)



Pe fiecare navă o lumină de catarg și o lumină pupa; lumini din borduri în părțile exterioare ale formației.

Fără semnalizare suplimentară.

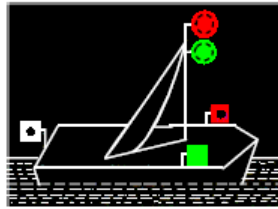
2.4.2 Formația în cuplu care urmează una sau mai multe nave autopropulsate de întărire (art. 3.11 paragraful 2).



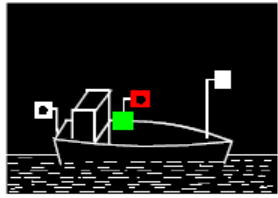
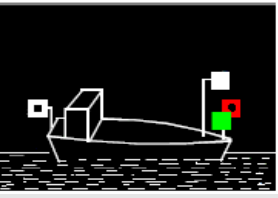
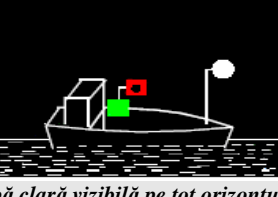

Pe fiecare navă o lumină de catarg și o lumină de pupa în părțile exterioare ale formației, lumini din borduri.

Fără semnalizare suplimentară.

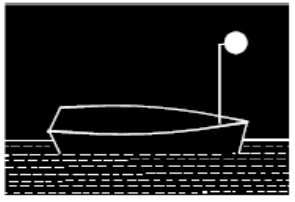
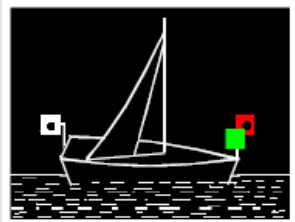
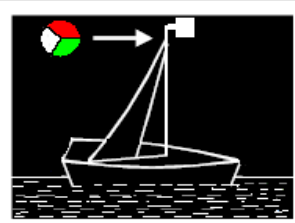
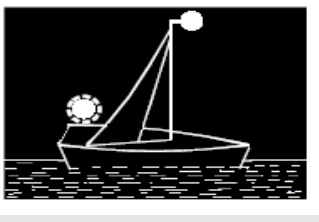
2.5 Nave cu vele

<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>2.5.1 (art. 3.12 paragrafele 1 și 2)</p>  <p><i>Lumini din borduri care pot fi obișnuite în loc de clare, o lumină de pupa și în caz de nevoie, două lumini obișnuite sau clare suprapuse vizibile pe tot orizontul, din care lumina roșie este deasupra luminii verzi.</i></p>	<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>

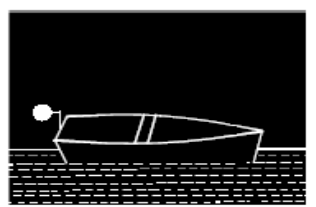
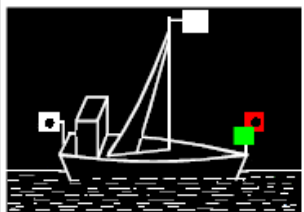
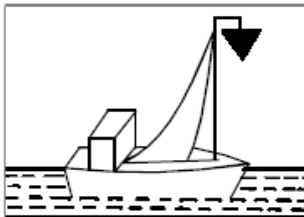
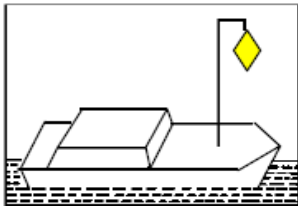
2.6 Ambarcațiuni mici

<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>2.6.1 Ambarcațiuni mici autopropulsate (art. 3.13 paragraful 1)</p>  <p><i>O lumină de catarg clară în loc de puternică, lumini din borduri care pot fi obișnuite în loc de clare, o lumină de pupa, sau</i></p>  <p><i>o lumină clară de catarg, în loc de puternică, lumini de borduri care pot fi obișnuite în loc de clare, dispuse una lângă alta sau în aceeași lampă, la prova, sau</i></p>  <p><i>o lumină albă clară vizibilă pe tot orizontul, lumini din borduri dispuse în conformitate cu una din posibilitățile descrise mai sus, sau numai în cazul în care ambarcațiunile mici autopropulsate navigând izolat, au o lungime mai mică de 7 m (art. 3.13 paragraful 2)</i></p>  <p><i>o lumină albă obișnuită, vizibilă pe tot orizontul.</i></p>	<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p> <p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p> <p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p> <p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>

2.6 Ambarcațiuni mici

<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>2.6.2 Remorcate sau duse în cuplu (art. 3.13 paragraful 4)</p>  <p><i>O lumină albă obișnuită vizibilă pe tot orizontul.</i></p>	<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>
<p>2.6.3 Ambarcațiuni cu vele (art.3.13 paragraf 5).</p>  <p><i>Lumini din borduri care pot fi obișnuite în loc de clare dispuse una lângă alta sau în același felinar la prova sau aproape de aceasta, o lumină de pupa sau,</i></p>  <p><i>lumini de borduri care pot fi obișnuite în loc de clare și o lumină de pupa dispuse în același felinar amplasat în partea superioară sau în vârful catargului, sau în cazul în care lungimea ambarcațiunii este mai mică de 7 m,</i></p>  <p><i>o lumină albă obișnuită, vizibilă pe tot orizontul și la apropierea altor nave să arate o a doua lumină albă obișnuită.</i></p>	<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p> <p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>

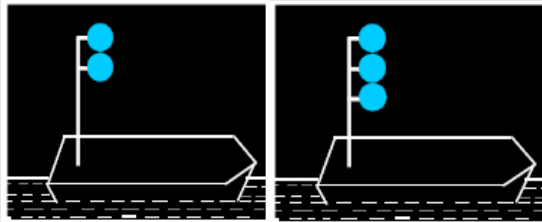
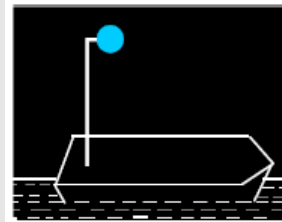
2.6 Ambarcațiuni mici

<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>2.6.4 Ambarcațiuni mici izolate care nu sunt nici autopropulsate nici cu vele (art. 3.13 paragraful 6) .</p>  <p><i>O lumină albă obișnuită vizibilă pe tot orizontul.</i></p>	<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>
<p>2.6.5 Ambarcațiuni mici navigând cu vele care utilizează în același timp mijloacele proprii de propulsie mecanică (art. 3.13 paragraful 1). Una din semnalizările prevăzute la paragraful 2.6. De exemplu:</p>  <p><i>O lumină de catarg clară în loc de puternică, lumini din borduri care pot fi obișnuite în loc de clare, dispuse una lângă alta, sau în aceeași lampă la prova sau aproape de aceasta, o lumină de pupa.</i></p>	<p>2.6.6 Ambarcațiuni mici navigând cu vele care utilizează în același timp mijloacele proprii de propulsie mecanică (art. 3.30).</p>  <p><i>Un con negru cu vârful în jos.</i></p>
<p>2.7. Nave având dimensiuni de ambarcațiuni mici care sunt autorizate să transporte mai mult de 12 persoane</p>	
<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>	<p>2.7.2 (art. 3.31)</p>  <p><i>Un bicon galben</i></p>

2.8 Nave care transportă materiale periculoase

Noaptea

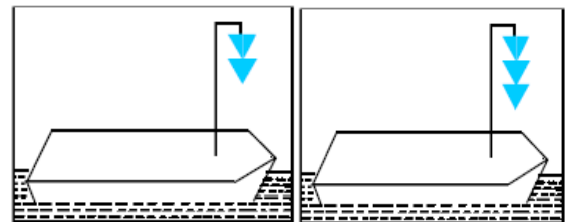
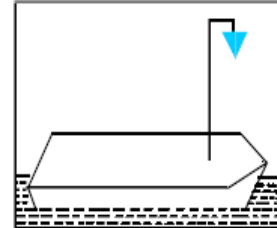
2.8.1 Navele care transportă mărfuri periculoase. (art. 3.14 paragraful 1) semnalizare suplimentară.



*În funcție de gradul de pericolozitate al mărfii:
una, două sau trei lumini albastre obișnuite,
vizibile pe tot orizontul.*

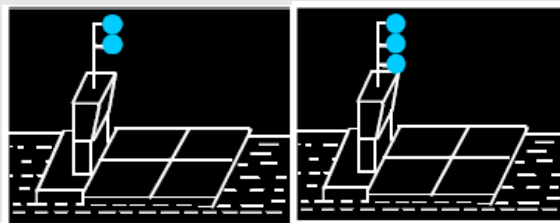
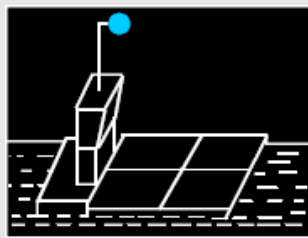
Ziua

2.8.2. Nava care transportă mărfuri periculoase (art.3.32 paragraful 1), semnalizare suplimentară.



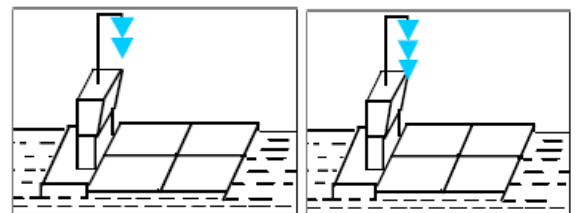
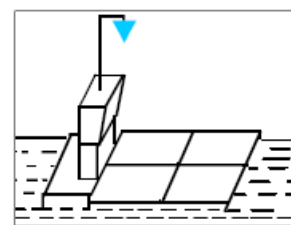
*În funcție de gradul de pericolozitate al mărfii:
unul, două sau trei conuri albastre vizibile pe tot orizontul*

2.8.3 Convoi împins care transportă mărfuri periculoase (art.3.14 paragraful 3), semnalizare suplimentară.



*În funcție de gradul de pericolozitate al mărfii:
una, două sau trei lumini albastre obișnuite
vizibile pe tot orizontul*

2.8.4 Convoi împins care transportă mărfuri periculoase (art.3.32 paragraful 3), semnalizare suplimentară.



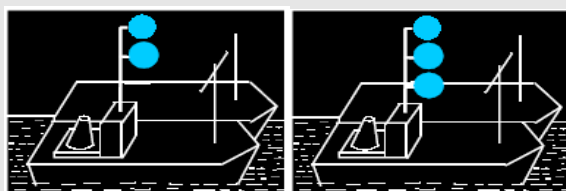
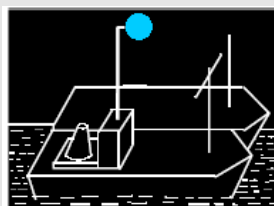
*În funcție de gradul de pericolozitate al mărfii:
unul, două sau trei conuri albastre vizibile pe tot orizontul*

2.8 Nave care transportă materiale periculoase

(continuare)

Noaptea

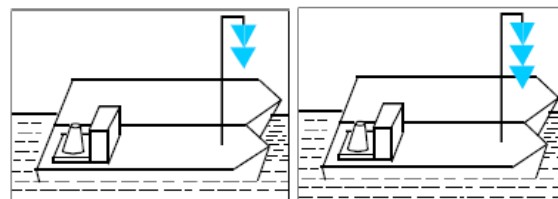
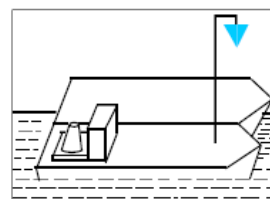
2.8.5 Formațiuni cuplate care transportă mărfuri periculoase, (art.3.14 paragraful 3), semnalizarea suplimentară a navei care asigură propulsia formațiunii.



În funcție de gradul de pericol al mărfii: una, două sau trei lumini albastre obișnuite, vizibile pe tot orizontul.

Ziua

2.8.6 Formațiuni cuplate care transportă mărfuri periculoase, (art.3.32 paragraful 3), semnalizarea suplimentară a navei care asigură propulsia formațiunii.

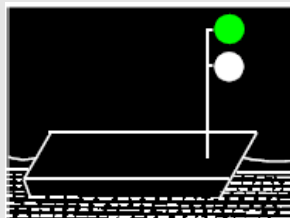


În funcție de gradul de pericol al mărfii: unul, două sau trei conuri albastre, vizibile pe tot orizontul.

2.9 Bacuri

Noaptea

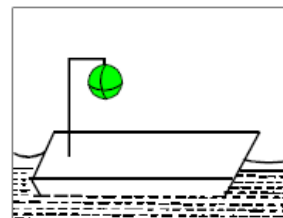
2.9.1 Bacuri care nu navighează liber (art. 3.16 paragraful 1)



O lumină verde clara deasupra unei lumini albe clare, ambele vizibile pe tot orizontul.

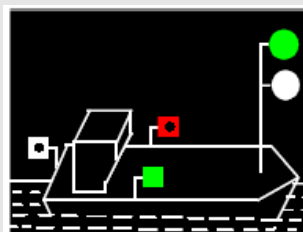
Ziua

2.9.2 Bacuri care nu navighează liber (art. 3.34).



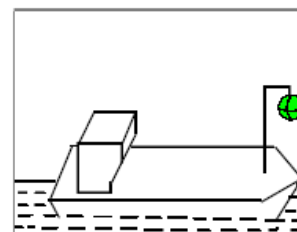
Un balon verde.

2.9.3 Bacuri care navighează liber (art. 3.16 paragraful 2).

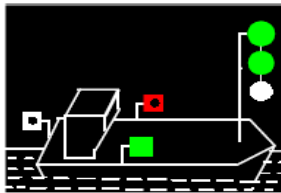
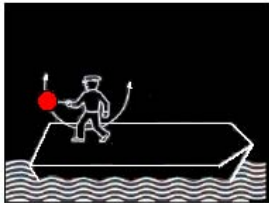
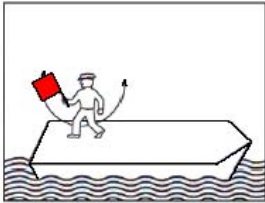
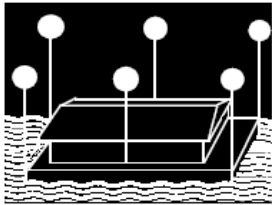
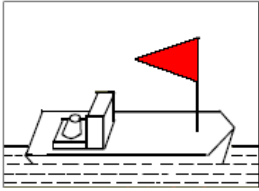


O lumină verde clară deasupra unei lumini albe clare, ambele vizibile pe tot orizontul, lumini în borduri și o lumină de pupa.

2.9.4 Bacuri care navighează liber (art. 3.34).



Un balon verde.

2.9 Bacuri (continuare)	
<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>2.9.5 Bacuri care navighează liber și se bucură de prioritate (art.3.16 paragraful 3)</p>  <p><i>Două lumini verzi, clare, suprapuse deasupra unei lumini albe clare, toate cele trei lumini vizibile pe tot orizontul, lumini din borduri și o lumină de pupa.</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>
2.10 Nave incapabile de manevră	
<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>2.10.1 (art.3.18 paragraful 1) semnalizare suplimentară.</p>  <p><i>O lumină roșie balansată; în cazul micilor ambarcațiuni, această lumină poate să fie albă.</i></p>	<p>2.10.2 (art.3.35 paragraful 1) semnalizare suplimentară.</p>  <p><i>Un pavilion roșu balansat.</i></p>
2.11 Materiale și instalații plutitoare	
<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>2.11.1 (art.3.19)</p>  <p><i>Un număr suficient de lumini albe, vizibile clar pe tot orizontul.</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>
2.12 Nave care se bucură de prioritate la trecere	
<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p style="text-align: center;"><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>	<p>2.12.1 (art. 3.36) semnalizare suplimentară.</p>  <p><i>O flamura roșie.</i></p>

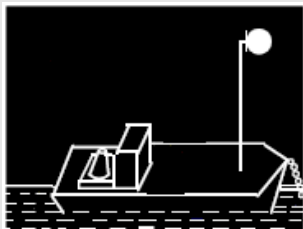
3. SEMNALIZARE ÎN STAȚIONARE

3.1 Dispoziții generale

Noaptea

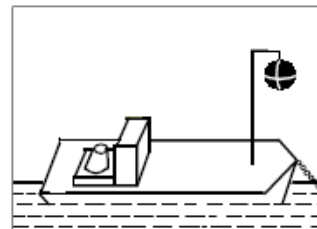
Ziua

3.1.1 Nave staționând în larg, izolate sau cuplate de alte nave (art. 3.20 paragraful 1).



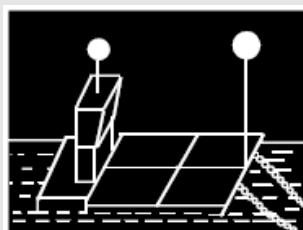
O lumină albă obișnuită vizibilă pe tot orizontul amplasată la prova.

3.1.2 Nave autopropulsate ancorate izolat sau făcând parte dintr-un convoi staționând în larg (art. 3.36 ‘ paragraful 1).



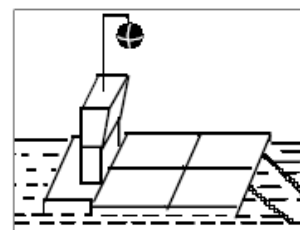
Un balon negru în prova navei.

3.1.3 Convoaie împinse staționând în larg (art.3.20 paragraful 2).



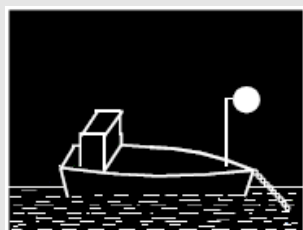
Două lumini albe obișnuite amplasate una pe împingător și una la prova convoiului.

3.1.4 Convoaie împinse staționând în larg (art. 3.36 ‘ paragraful 1).



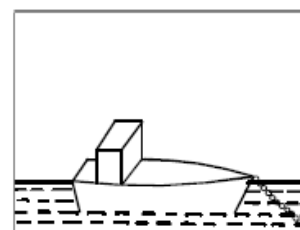
Un balon negru pe împingător.

3.1.5 Mici ambarcațiuni staționate în larg (art. 3.20 paragraful 3).



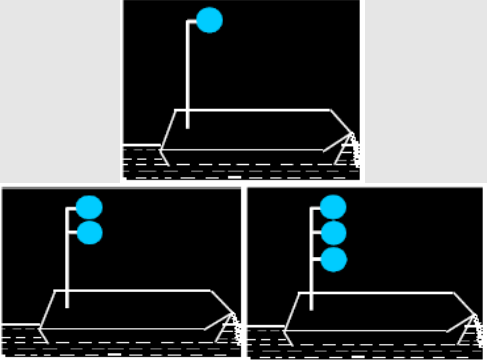
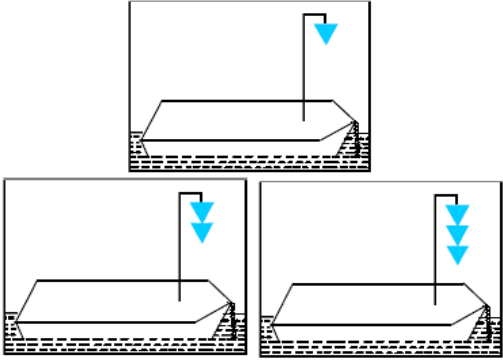
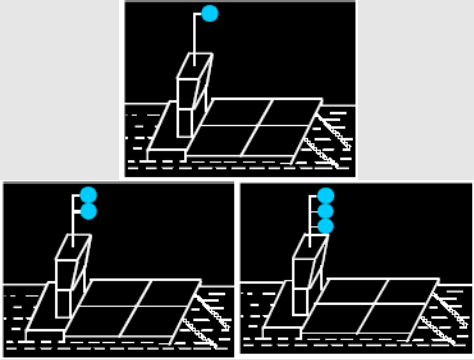
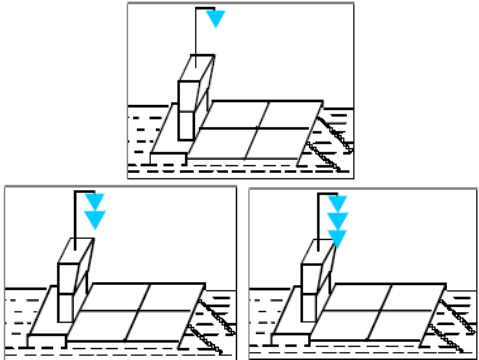
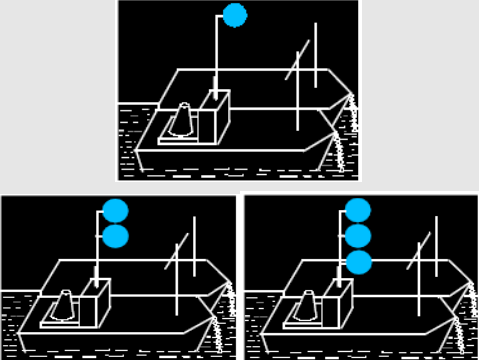
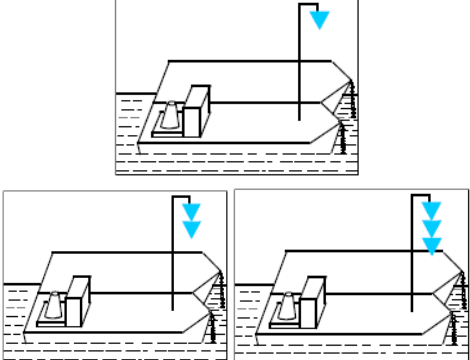
O lumină albă obișnuită pe tot orizontul.

3.1.6 Convoaie de barje fără împingător, ambarcațiuni mici, nave nepropulsate (art. 3.36 paragraful 1).

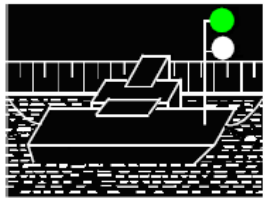



Fără semnalizare suplimentară.

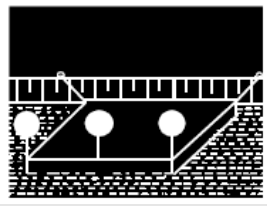
3.2 Nave în staționare care transportă materiale periculoase

<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>3.2.1 Nave care transportă materiale periculoase (art. 3.21), semnalizare suplimentară în staționare.</p>  <p><i>În funcție de gradul de pericol prezentat de marfă: una, două sau trei lumini albastre vizibile pe tot orizontul.</i></p>	<p>3.2.2 Nave care transportă materiale periculoase (art.3.37), semnalizare suplimentară în staționare.</p>  <p><i>În funcție de gradul de pericol prezentat de marfă: unu, două sau trei conuri albastre cu vârful în jos.</i></p>
<p>3.2.3 Convoaie împinse care transportă materiale periculoase (art.3.21), semnalizare suplimentară pentru împingător în timpul staționării.</p>  <p><i>În funcție de gradul de pericolozitate pe care îl prezintă marfa: una, două sau trei lumini albastre obișnuite, vizibile pe tot orizontul.</i></p>	<p>3.2.4 Convoaie împinse care transportă materiale periculoase (art. 3.37), semnalizare suplimentară pentru împingător în timpul staționării.</p>  <p><i>În funcție de gradul de pericol pe care îl reprezintă marfa: unul, două sau trei conuri albastre cu vârful în jos.</i></p>
<p>3.2.5 Formațiuni cuplate care efectuează transporturi de materiale periculoase (art. 3.21), semnalizare suplimentară în staționare pentru nava care asigură propulsia formației.</p>  <p><i>În funcție de gradul de pericol prezentat de marfă: una, două sau trei lumini albastre obișnuite, vizibile pe tot orizontul.</i></p>	<p>3.2.6 Formațiuni cuplate care efectuează transporturi de materiale periculoase (art.3.37), semnalizare suplimentară în staționare pentru nava care asigură propulsia formației.</p>  <p><i>În funcție de gradul de pericol prezentat de marfă: unul, două sau trei conuri albastre cu vârful în jos.</i></p>

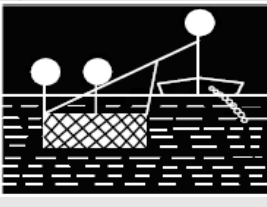
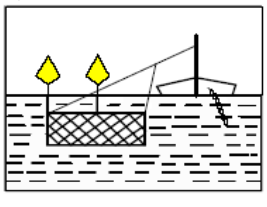
3.3 Bacuri în staționare

<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>3.3.1 Bacuri care nu navighează liber, staționate la debarcaderele lor (art. 3.23 paragraful 1).</p>  <p><i>O lumină verde, clară deasupra unei lumini albe clare, ambele vizibile pe tot orizontul.</i></p>	<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>
<p>3.3.2 Bacuri care navighează liber în exploatare, staționate la debarcaderele lor (art. 3.23 paragraful 2).</p>  <p><i>O lumină verde clară deasupra unei lumini albe clare, ambele vizibile pe tot orizontul; în timpul staționării de scurtă durată, o lumină de pupa și lumini din borduri.</i></p>	<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>

3.4 Materiale plutitoare și instalații plutitoare în staționare

<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>3.4.1 (art. 3.25)</p>  <p><i>Un număr suficient de lumini albe obișnuite vizibile pe tot orizontul.</i></p>	<p><i>Fără semnalizare suplimentară.</i></p>

3.5 Plase și alte scule de pescuit, aparținând navelor de pescuit care constituie obstacole pentru navigație

<i>Noaptea</i>	<i>Ziua</i>
<p>3.5.1 (art. 3.26)</p>  <p><i>Un număr suficient de lumini albe obișnuite vizibile pe tot orizontul.</i></p>	<p>3.5.2 (art. 3.40)</p>  <p><i>Un număr suficient de flotoare sau pavilioane galbene.</i></p>

3.6 Aparate plutitoare în lucru și nave eșuate sau scufundate

Noaptea

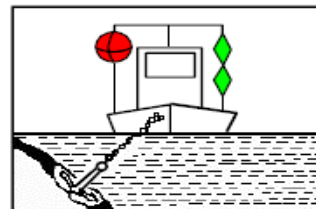
3.6.1 Aparate plutitoare în lucru și nave efectuând operațiuni de sondaj sau măsurare în staționare (art. 3.27 paragraful 1).



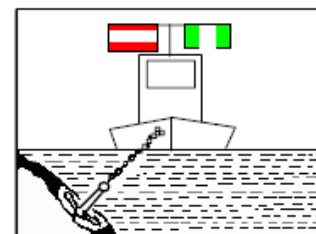
În partea unde șenalul este liber, două lumini verzi obișnuite, sau două lumini verzi clare, dispuse una sub alta și în cazul în care șenalul nu este liber, pe partea respectivă, o lumină roșie obișnuită, sau o lumină roșie clară vizibile pe tot orizontul.

Ziua

3.6.2 Aparate plutitoare în lucru și nave efectuând operațiuni de sondaj sau măsurare în staționare (art. 3.41 paragrafele 1 și 2)

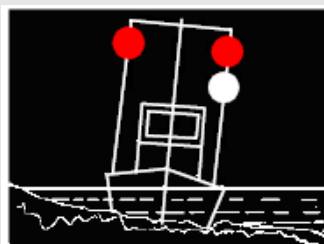


În partea unde șenalul este liber, două biconuri verzi suprapuse și dacă este cazul, în partea în care șenalul nu este liber, un balon roșu, sau



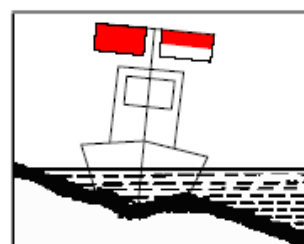
în partea unde șenalul este liber panoul "permitere de trecere" E1 (Anexa nr. 7) și dacă este cazul, în partea în care șenalul nu este liber, panoul A1 (Anexa nr. 7) "trecerea oprită".

3.6.3 Nave și aparate plutitoare care execută lucrări și trebuie protejate de valuri (art.3.27 paragraful 1) și nave eșuate sau scufundate (art.3.27 paragraful 2).



În partea în care șenalul este liber, o lumină roșie obișnuită sau o lumină roșie clară deasupra unei lumini albe obișnuite sau unei lumini albe clare, vizibile pe tot orizontul și dacă este cazul în partea în care șenalul nu este liber, o lumină roșie obișnuită sau o lumină roșie clară vizibilă pe tot orizontul.

3.6.4 Nave și aparate plutitoare care execută lucrări și trebuie protejate de valuri (art.3.41 paragraful 1) și nave eșuate sau scufundate (art.3.41 paragraful 4).

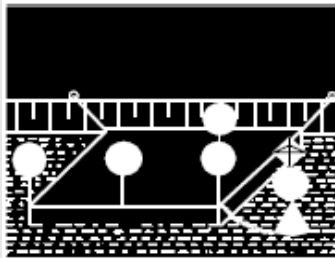
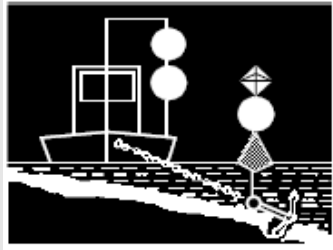


În partea în care șenalul este liber un pavilion sau un panou la care partea superioară este roșie iar partea inferioară albă și dacă este cazul în partea în care șenalul nu este liber un pavilion sau un panou roșu.

3.7 Semnalizarea ancorelor care pot prezenta pericol pentru navigație

Noaptea

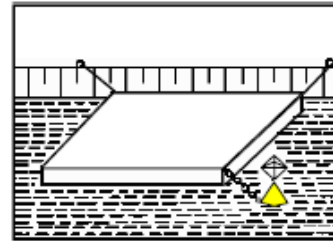
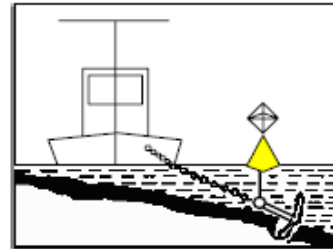
3.7.1 Nave, materiale și instalații plutitoare (art. 3.28 paragrafele 1 și 2).



*Două lumini albe obișnuite vizibile pe tot orizontul,
un flotor cu reflector radar care poartă o lumină albă
obișnuită vizibilă pe tot orizontul.*

Ziua

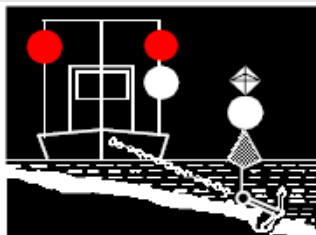
3.7.2 Nave, materiale și instalații plutitoare (art. 3.42).



Un flotor galben cu reflector radar.

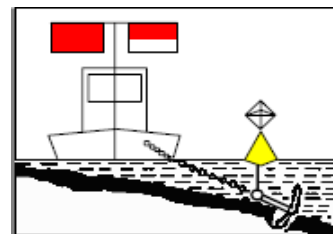
3.7.3 Aparare, instalații plutitoare în lucru (art. 3.27 paragraful 1 și art.3.28 paragraful 2)

exemplu:



3.7.4 Aparare, instalații plutitoare în lucru (art. 3.41 paragraful 1 și art. 3.42)

exemplu:



4 SEMNALIZĂRI SPECIALE

4.1 Interzicerea accesului la bord (art. 3.43)

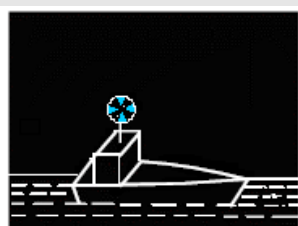


4.2 Interzicerea fumatului sau folosirii focului la bord (art. 3.44)



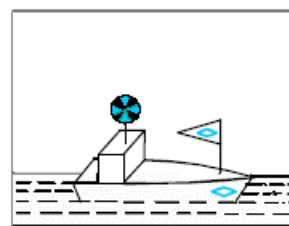
4.3 Semnalizarea suplimentară a navelor de supraveghere fluvială (art. 3.45)

Noaptea



O lumină albastră intermitentă, dacă această este necesară pentru exercitarea atribuțiilor

Ziua



O flamură albă în mijloc cu un romb alb încadrat în chenar albastru.

4.4 Semnale de pericol (art. 3.46)

Noaptea



Ziua



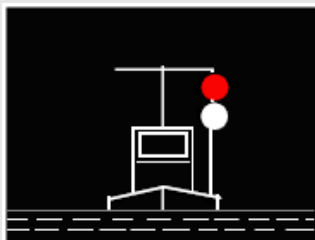
O lumină, un pavilion sau orice alt obiect corespunzător agitat circular, sau un pavilion care are deasupra sau dedesubt un balon sau un obiect asemănător, sau rachete sau cartușe care proiectează stele roșii, sau un semnal luminos compus din grupuri de ... ■■■ ■■■ ■■■ (S.O.S) din codul Morse, sau flăcări produse prin arderea gudronului, uleiului etc., sau parașute luminoase, sau lanternă de mână cu lumina roșie, sau mișcări lente și repetate de sus în jos cu brațele întinse lateral.

4.5 Interzicerea staționării laterale (art. 3.47)



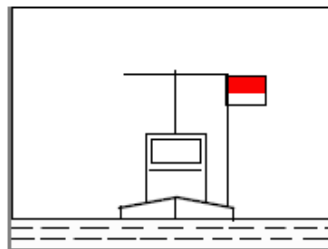
4.6. Semnalizarea suplimentară pentru protejare împotriva valurilor (art. 3.48 paragraful 1)

Noaptea



O lumină roșie obișnuită deasupra unei lumini albe obișnuite sau o lumină roșie clară deasupra unei lumini albe clare vizibile pe tot orizontul.

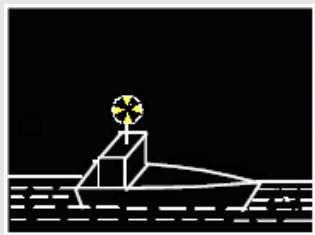
Ziua



Un pavilion sau un panou roșu și alb sau două pavilioane sau două panouri suprapuse, cel roșu deasupra celui alb.

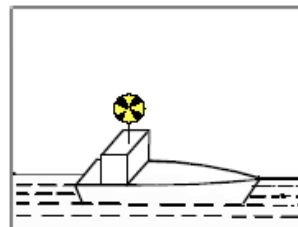
4.7 Semnalizarea suplimentară a navelor în marș care efectuează lucrări pe calea navigabilă (art. 3.49)

Noaptea



O lumină clară sau obișnuită galbenă intermitentă, vizibilă pe tot orizontul.

Ziua



O lumină clară sau obișnuită galbenă intermitentă, vizibilă pe tot orizontul.

Anexa nr. 4

CULORILE LUMINILOR NAVELOR

1. Culorile luminilor navelor, constituie un sistem de cinci culori care pot fi:

" ALBASTRU ",
" VERDE ",
" ALB ",
" GALBEN",
" ROȘU " ,

Într-un astfel de sistem, sectoarele cromatice permise pentru fiecare culoare sunt definite în Recomandările oficiale ale Comisiei Internaționale pentru Iluminat (Commission Internationale de l'Eclairage - C.I.E.) intitulate "Culorile semnalelor luminoase" care sunt conținute în publicația C.I.E.N. 2.2. (T.C. – 1.6.) 1975.

2. Sectoarele cromatice ale luminilor navelor specificate în prezentul Regulament sunt incluse în sectoarele generale definite prin C.I.E., dar sunt mai înguste pentru unele culori. Ele sunt indicate prin cifre în tabelul 1, sub forma de coordonate $x - y$, punctele de intersecție a liniilor marcând limitele culorilor și sunt reprezentate grafic în diagrama C.I.E. din figura 1.

3. Sectoarele cromatice menționate în tabelul 1, se aplică culorilor luminilor emise de echipamentele luminoase.

4. Ținând seama de recomandările actuale ale C.I.E. (1975) limitele culorilor sunt rezultatul unui compromis într-o recunoaștere fiabilă a culorilor semnalului luminos în condiții variabile, o distanță corespunzătoare de vizibilitate a semnalului luminos, toleranțe practice pentru fabricarea echipamentului care conține sursa luminoasă și mijlocul care dă culoarea și legătura culorii semnalului luminos cu alte lumini colorate, fie în sistemul de semnalizare fie, în afara acestuia.

5. Considerentele alegerii limitelor culorilor indicate în prezentele Reguli, sunt, în special următoarele:

a) ALBASTRU :

C.I.E. a stabilit numai sectorul general pentru semnalele luminoase albastre. Pentru că sectorul mai îngust dă posibilitate mai mare de recunoaștere a culorilor a fost ales acest sector.

b) VERDE :

Pentru obținerea unui grad mai mare de diferențiere a semnalelor luminoase verzi și albastre, verzi și albe, verzi și galbene, au fost alese limitele restrânse, acceptate prin recomandările actuale ale C.I.E.

c) ALB :

Referitor la luminile electrice, limita luminii albe față de galben, trebuie să fie limitată în general până la $x = 0,500$. Numai în cazul folosirii luminii ne electrice de exemplu - lămpi de petrol, se permite mutarea limitei până la $x = 0,525$, așa cum este indicat cu ajutorul liniilor întrerupte în diagrama cromatică din figura 1.

Nu este necesar a se muta limita luminii albe față de cea albastră spre lumina albastră, cum este făcut în recomandările actuale, pentru că lămpile cu xenon nu sunt folosite în prezent ca lumini ale navelor.

d) GALBEN:

Luminile galbene și albe cer o atenție deosebită în timpul folosirii lor ca lumini de semnalizare. Pentru a distinge între o lumină albă și o lumină galbenă, trebuie asigurată o diferență cromatică adecvată de cel puțin $x = 0,050$. În cazul folosirii lămpilor de petrol ca lumini albe de semnalizare, limita culorii albe spre galben trebuie să fie până la $x = 0,575$.

e) ROȘU:

Sectorul ales pentru lumina roșie reprezintă un compromis între limita sectorului cu o probabilitate mai mare de recunoaștere a culorii și limita sectorului pentru persoane care nu deosebesc culorile roșu de verde, așa cum sunt indicate în recomandările actuale ale C.I.E.

Tabel

COORDONATELE x - y ALE PUNCTELOR DE INTERSECȚIE

A LINIILOR CARE MARCHEAZĂ LIMITELE DE CULORI

CULOAREA		COORDONATE CROMATICE											
		1		2		3		4		5		6	
		x	y	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
ALBASTRU		0,102	0,105	0,185	0,175	0,218	0,142	0,136	0,040				
VERDE		0,009	0,720	0,284	0,520	0,207	0,397	0,013	0,494				
ALB	lumină electrică					0,500		0,500					
	lumină neelectrică	0,310	0,348	0,453	0,440		0,440		0,382	0,443	0,382	0,310	0,283
GALBEN		0,618	0,382	0,612	0,382	0,575	0,406	0,575	0,425				
ROȘU		0,710	0,290	0,690	0,290	0,660	0,320	0,680	0,320				

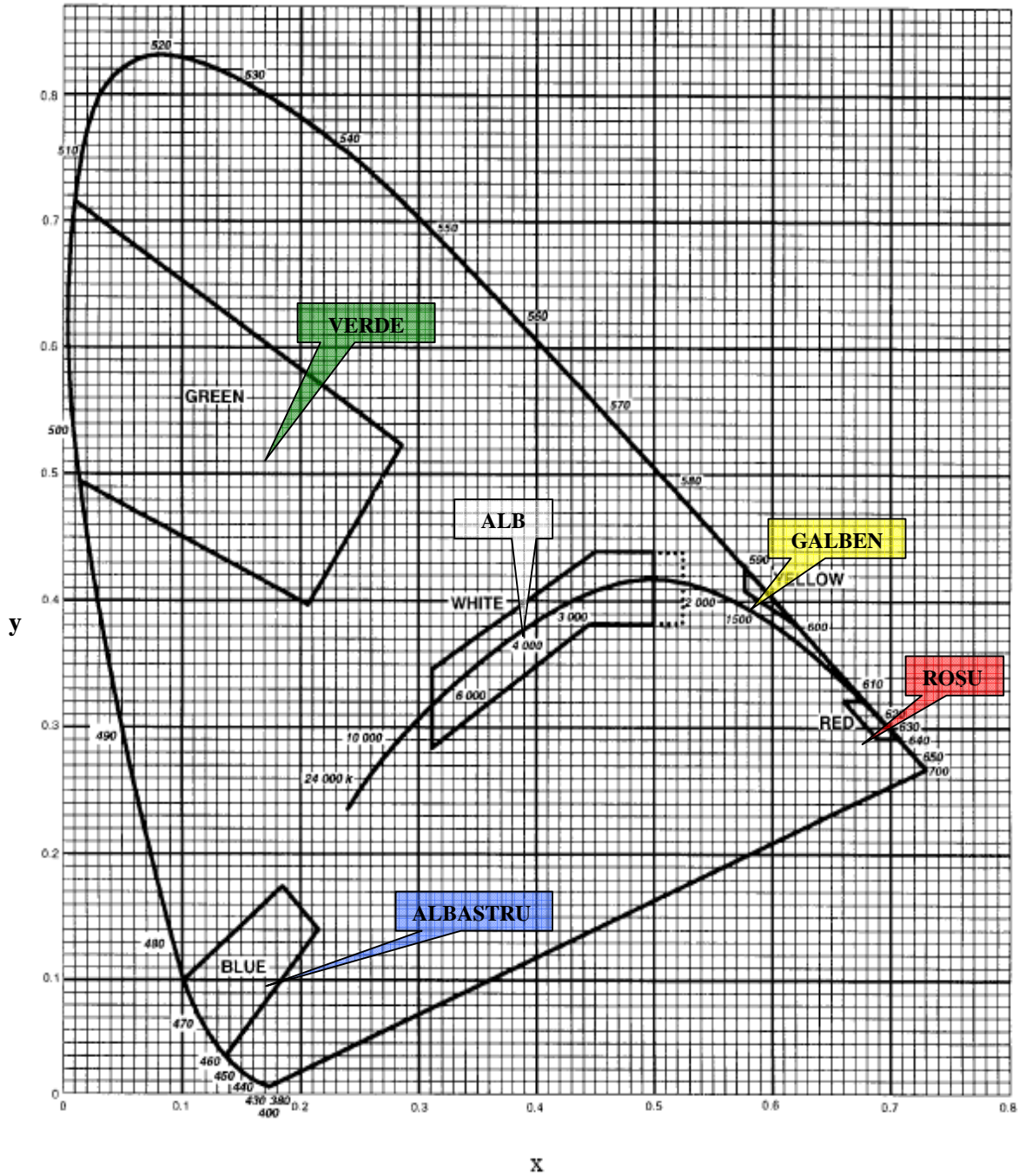


Figura
Diagrama cromatică C.I.E. indicând
limitele specifice ale culorilor luminilor de semnalizare

Anexa nr. 5

INTENSITATEA ȘI DISTANȚA DE VIZIBILITATE A LUMINILOR NAVELOR

1. În funcție de intensitatea luminoasă luminile navelor se clasifică în trei categorii:
 - lumini obișnuite,
 - lumini clare,
 - lumini puternice.
2. Luminile colorate sunt obținute de obicei prin combinarea unei surse luminoase albe cu un filtru colorat sau cu un dispozitiv optic colorat. Sectoarele cromatice stabilite pentru aceste lumini sunt specificate în Anexa nr. 4.

Filtrul colorat sau dispozitivul optic colorat sunt filtre selective. Valoarea coeficientului de transmitere a acestor filtre depinde de compoziția spectrală a radiației incidente care este sursa de lumină. În practică sunt acceptați următorii coeficienți de transmitere pentru filtre luminoase:

- *roșu* sau *verde* : $\tau = 0,10$ până la $0,20$
- *galben* : $\tau = 0,40$ până la $0,60$
- *albastru* : τ mai mare sau egal cu $0,02$

3. Limitele de intensitate luminoasă a luminilor navelor sunt date în tabelul 1. Toate valorile sunt pentru intensitățile luminoase de lucru I_B , care corespund la 75% din intensitățile luminoase fotometrice I_O .

$$I_B = 0,75 \times I_O \quad [\text{cd}]$$

Coeficientul 0,75 ține cont de efectul micșorării luminozității sursei luminoase ca urmare a folosirii îndelungate și a acoperirii cu praf a sistemului optic. Valorile din tabelul 1 se aplică pentru toate direcțiile în planul focal orizontal al sistemului optic, în interiorul sectorului util al luminii de semnalizare. La un unghi vertical de maxim $7,5^0$ în raport cu planul focal orizontal valoarea intensității luminoase nu trebuie să fie diminuată la mai puțin de 5%.

4. Relația dintre intensitatea luminoasă de lucru I_B exprimată în [cd] și distanța de vizibilitate t , exprimată în kilometri, noaptea, se stabilește prin ecuația:

$$I_B = 0,2 \times t^2 \times q^{-t} \quad [\text{cd}]$$

în care coeficientul 0,2 reprezintă limita stabilită pe plan internațional a iluminării de 0,2 microluxi pentru observarea pe timp de noapte a unei lumini de semnalizare, metri se transformă în kilometri pentru valoarea t , iar q este coeficientul de transmitere în atmosferă pe o distanță de un kilometru.

Pentru determinarea distanței de vizibilitate a luminilor navelor, se folosește mărimea $q = 0,76$ care corespunde unei vizibilități meteorologice de 14,3 km. Distanța de vizibilitate corespunzătoare, se determină utilizând ecuația de mai sus folosind pentru intensitățile luminoase valorile indicate în continuare în tabelul - 1.

Tabel

**INTENSITĂȚI LUMINOASE DE SERVICIU I_B
ȘI DISTANȚE DE VIZIBILITATE A LUMINILOR NAVELOR**

CULOAREA LUMINEI	TIPUL DE LUMINĂ					
	OBIȘNUITĂ		CLARĂ		PUTERNICĂ	
	I_B [cd]	t [km]	I_B [cd]	t [km]	I_B [cd]	T [km]
ALB	2,0 – 4,0 ^{*)}	2,3- 3,0 ^{*)}	9,0 – 25,0	3,9 – 5,3	35,0– 100,0	5,9 – 7,7
ROȘU sau VERDE	0,9 – 5,0	1,7 – 3,2	3,5 – 20,0	2,8 – 5,0	-	-
GALBEN	0,8 – 2,4	1,6 – 2,5	3,6 - 15	2,9 – 4,6	-	-
ALBASTRĂ	≥1 ^{*)}	≥1,8 ^{**)}	-	-	-	-
<p>*) Pentru unele secțiuni ale căii navigabile, se poate autoriza o intensitate luminoasă de serviciu $I_B = 0,9$ [cd] care corespunde unei distanțe de vizibilitate $t = 1,7$ [km].</p> <p>***) Pentru unele nave se poate autoriza o intensitate luminoasă de lucru $I_B = 0,3$ până la $0,5$ [cd] care corespunde unei distanțe de vizibilitate $t = 1,0$ până la $1,3$ [km].</p>						

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 navighează 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 navighează 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 MARȘ ÎNAPOI.	
	Patru sunete scurte.	SUNT ÎN IMPOSIBILITATE DE MANEVRĂ .	
	Serie de sunete foarte scurte.	PERICOL IMINENT DE ABORDAJ	
	Sunete lungi repetate.	SEMNAL DE PERICOL	Articol 4.01 Paragraful 4
	Bătăi de clopot.		



B. SEMNALE DE ÎNTÂLNIRE

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






C. SEMNALE DE DEPĂȘIRE

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








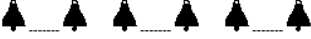
D. SEMNALE DE ÎNTOARCERE

	Un sunet lung urmat de un sunet scurt	VOI ÎNTOARCE LA TRIBORD.	Articol 6.13 Paragraful 2
	Un sunet lung urmat de două sunete scurte.	VOI ÎNTOARCE LA BABORD.	Articol 6.13 Paragraful 2



E. PORTURI 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 afluate			
	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

a) nave care navighează cu ajutorul radarului			
	i) Nave care navighează 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 navighează în amonte	Un sunet lung	Articol 6.32 Paragraf 5 a)
	iii) Convoaie care navighează în amonte	Două sunete lungi	Articol 6.32 Paragraf 5 a)
b) nave care navighează fără radar			
	i) Orice navă izolată	Un sunet lung repetat la intervale de cel mult un minut	Articol 6.33 Paragraful 2
	ii) Orice convoi	Două sunete lungi reperate la intervale de cel mult un minut	Articol 6.33 Paragraful 2
c) nave în staționare			
	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 DREAPTĂ 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.

**Partea - I SEMNALE PRINCIPALE
A – Semnale de interzicere**

A.1 Interzicere de trecere (semnal general)
(art. 6.08, art. 6.16, art. 6.22, art. 6.22 ‘,
art. 6.25, art. 6.26, art. 6.27 și art. 6.28
)’.

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 depășire numai între
Convoaie (art.6.11)



A.4 Interzicerea de întâlnire și depășire
(art. 6.08)



A.5 Interzicerea de a staționa
(de a ancora sau a se lega la mal)
(art. 7.02)



A.5.1 Interzicerea de a staționa
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 și art.7.03)



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



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



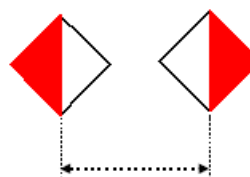
A.9 Interzicerea de a provoca valuri (art. 6.20)



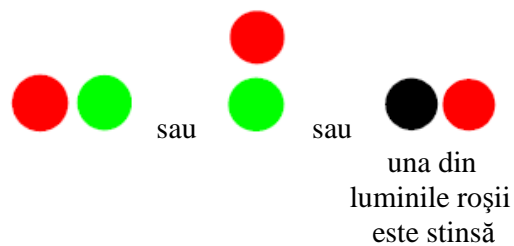
sau



A.10 Interzicerea de trecere în afara 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 si art.6.28 ‘)



A.12 Interzicerea navigației
Navelor autopropulsate



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

** Nota: Căpitanii de port, pot de asemenea, interzice
prin acest panou navigația pentru
ambarcațiunile mici.*



A.14 Interzicerea practicării schiului nautic



A.15 Interzicerea navigației navelor cu vele



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



A.17 Interzicerea navigației pe planșa cu vele



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



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

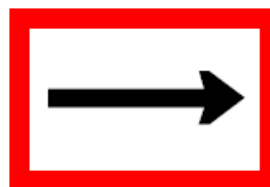


A.20 Interzicerea navigației cu scky-jet



B - Semnale de obligație

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



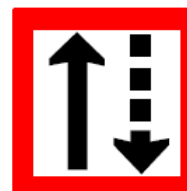
B.2 a) Obligația de a se îndrepta spre partea șenalului situat la babord (art. 6.12)



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



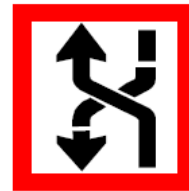
B.3 a) Obligația de a ține partea șenalului situat la babord (art. 6.12)



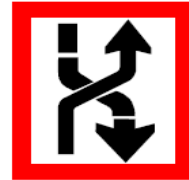
B.3 b) Obligația de a ține partea șenalului situat la tribord (art. 6.12)



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)



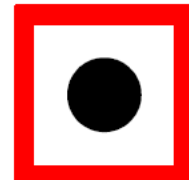
B.5 Obligația de a se opri în condițiile prevăzute de Regulament (art. 6.26 și 6.28)



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



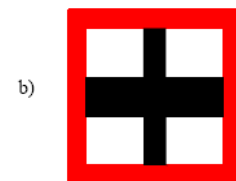
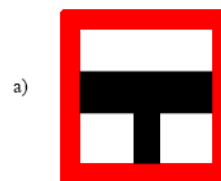
B.7 Obligația de a emite un semnal sonor



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 navighează pe această cale să-și modifice drumul sau viteza lor. (art. 6.16)



B.10 Obligația navelor care navighează pe calea principală să schimbe, dacă este necesar, drumul sau viteza lor pentru a permite navelor care ies din port sau din calea afluentă (art. 6.16).



B.11 a) Obligația de a intra în legătură radio-telefonică (art.4.04 paragraf4)

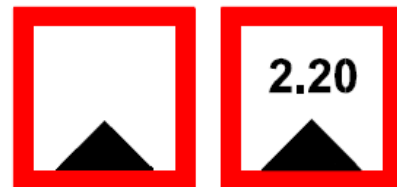


B.11 b) Obligația de a intra în legătura radio-telefonică pe canalul indicat pe panou (art.4.04. paragraf4)

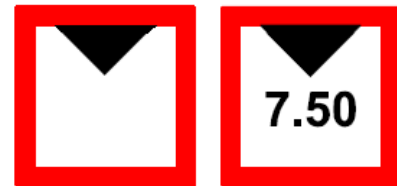


C - Semnale de restricție

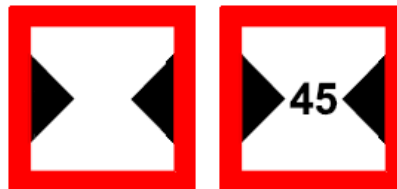
C.1 Adâncimea apei este limitată



C.2. Înălțimea liberă deasupra suprafeței apei este limitată

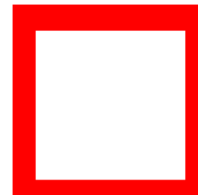


C.3. Lățimea pasei de trecere sau a șenalului este limitată



Notă: pe panourile C.1., C.2. si 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:

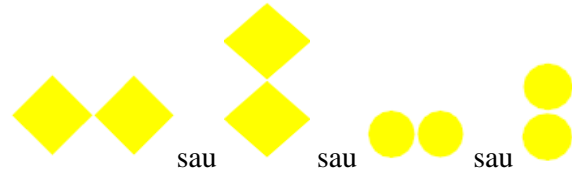
a) în ambele sensuri

(art. 6.25, art. 6.26 și art. 6.27)

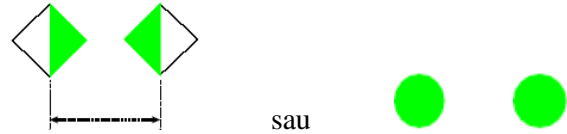


b) în singurul sens indicat (trecerea în sens invers fiind interzisă)

(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

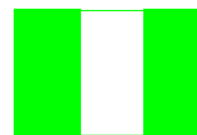


E. Semnale de indicație

E.1 Autorizarea trecerii (semnal general)

(art.6.08, art.6.16, art.6.26,

fie panouri



fie lumini verzi



fie pavilioane verzi



E.2 Traversarea unei linii electrice aeriene



E.3 Baraj



E.4 a) Bac care nu navighează liber



b) Bac care navighează liber



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



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



E.5.2 Permitea de a staționa pe o lățime a
suprafeței de apă cuprinsă între cele
două distanțe, măsurate de la semnal și
indicate în metri pe acesta (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 sau
art. 3.32.



E.5.5 Zona de staționare rezervată navelor fără
echipaj care trebuie să poarte lumină
albastră conform art.3.14 paragraf 1 sau
con albastru prevăzut la art.3.32.



E.5.6 Zona de staționare rezervată navelor fără
echipaj care trebuie să poarte două
lumini albastre prevăzute la art.3.14
paragraf 2 sau două conuri albastre
conform art.3.32 paragraf 2.



E.5.7 Zona de staționare rezervată navelor fără echipaj care trebuie să poarte trei lumini albastre conform art.3.14 paragraf 3 sau trei conuri albastre conform art.3.32 paragraf 3.



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 sau 3.32



E.5.9 Zona de staționare rezervată navelor cu echipaj care trebuie să poarte lumină albastră prevăzută la art.3.14 paragraful 1 sau conul albastru conform art.3.32 paragraful 1.



E.5.10 Zona de staționare rezervată navelor cu echipaj care trebuie să poarte două lumini albastre conform art.3.14. paragraful 2 sau două conuri albastre prevăzute la art.3.32 paragraful 2.



E.5.11. Zona de staționare rezervată navelor cu echipaj care trebuie să poarte trei lumini albastre prevăzute la art. 3.14 paragraful 3 sau trei conuri albastre prevăzute la art.3.32 paragraful 3.



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 sau art. 3.32.



E.5.13. Zona de staționare rezervată navelor cu și fără echipaj care trebuie să poarte lumină albastră prevăzută la art.3.14 paragraful 1 sau conul albastru conform art.3.32 paragraful 1.



E.5.14 Zona de staționare rezervată navelor cu și fără echipaj care trebuie să poarte două lumini albastre prevăzute la art.3.14. paragraful 2 sau două conuri albastre prevăzute la art.3.32 paragraful 2.



E.5.15 Zona de staționare rezervată navelor cu sau fără echipaj care trebuie să poarte trei lumini albastre conform art.3.14 paragraful 3 sau trei conuri albastre prevăzute la art.3.32 paragraful 3.



E.6 Permite 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)



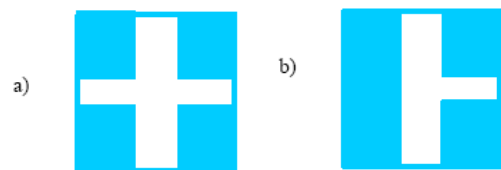
E.7.1 Zona de staționare rezervată pentru încărcarea și descărcarea vehiculelor (durata maximă de staționare permisă poate fi indicată într-un cartuș montat sub panou)



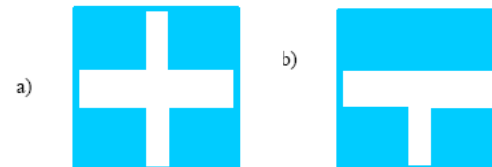
E.8 Loc de întoarcere (art.6.13 și 7.02)



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



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

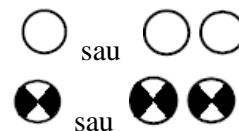


E.11 Sfârșitul unei interziceri sau obligații valabile pentru un singur sens de navigație sau sfârșitul unei restricții.



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

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



E.13 Loc de alimentare cu apă potabilă



E.14 Post telefonic



E.15 Permiteea navigației
Navelor autopropulsate



E.16 Permiteea navigației ambarcațiunilor de
sport sau agrement *

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



E.17 Permiteea practicării schiului nautic



E.18 Permiteea navigației pentru navele
cu vele



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



E.20 Permiteea navigației cu planșa cu velă



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



E.22 Permiteea 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. Permitea navigației cu ski jet-uri



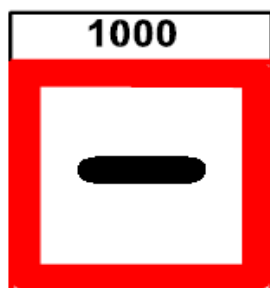
Partea - II SEMNALE AUXILIARE

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

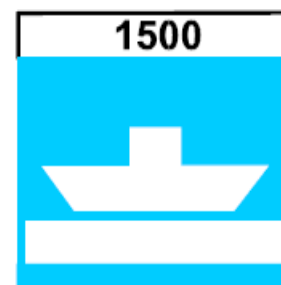
1. Tablițe care indică distanța la care se aplică prevederea sau particularitatea indicată prin semnalul principal:

Notă: plășile sunt amplasate deasupra semnalului principal

Exemple:



oprire la 1000 m



bac care nu navighează liber la 1500 m

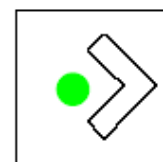
2. Semnal luminos adițional

Săgeată albă luminoasă împreună cu unele lumini, reprezintă:



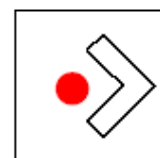
a) cu lumina verde

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



b) cu lumina roșie

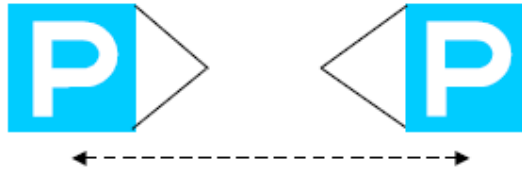
exemplu: interzicerea de a intra în bazin care este situat în direcția săgeții



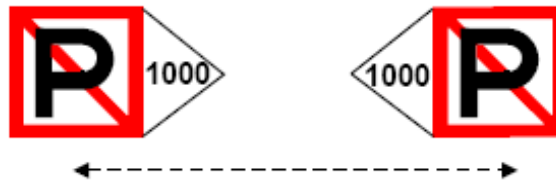
3. Săgeți care indică direcția sectorului la care se aplică semnalul principal

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

Exemple:



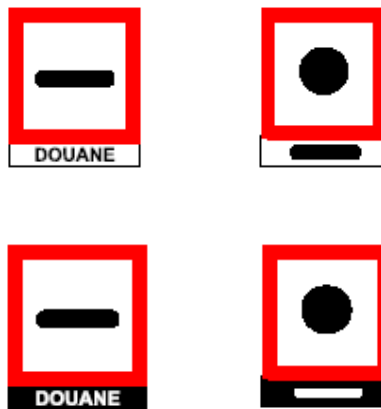
Permiterea staționării



Staționarea interzisă (pe o distanță de 1000 m).

4. Indicatoare care poartă inscripții explicative sau informații suplimentare

Exemple:

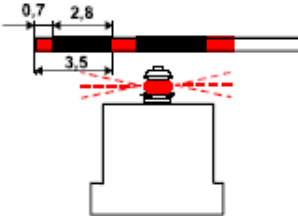
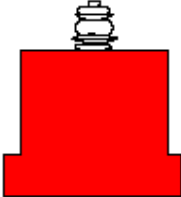




Opriti pentru vamă ! Emiteti un semnal lung!

Anexa nr. 8

BALIZAREA CĂII NAVIGABILE

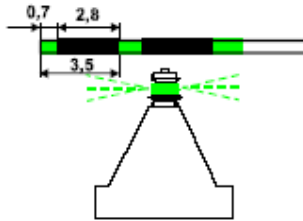
A. BALIZAREA LIMITELOR ȘENALULUI PE CALEA NAVIGABILĂ

A.1 Partea dreaptă a șenalului	
<i>Balizarea de noapte</i>	<i>Balizarea de zi</i>
<p data-bbox="264 583 509 615">Lumini roșii ritmice</p> 	<p data-bbox="873 583 1458 646">Geamanduri roșii de preferință cilindrice sau școndri și jaloane roșii,</p> <p data-bbox="873 684 1458 783">Un semn cilindric roșu este obligatoriu pe geamanduri și pe școndri, dacă acestea nu sunt cilindrice.</p> <p data-bbox="919 825 1084 856">- geamandură</p>  <p data-bbox="935 1104 1049 1136">- școndru</p>  <p data-bbox="927 1402 1008 1434">- jalon</p> 
<p data-bbox="264 1717 1458 1780">Semnalele A.1 servesc la balizarea limitelor de șenal și indicarea direcției; ele balizează limita dreaptă a șenalului și pericolele de pe malul drept.</p>	

A.2 Partea stângă a șenalului

Balizarea de noapte

Lumini verzi ritmice

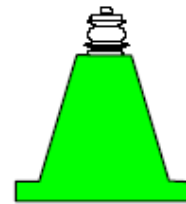


Balizarea de zi

Geamanduri verzi de preferință conice sau școndri și jaloane verzi.

Un semn conic verde este obligatoriu pe geamanduri și pe școndri dacă acestea nu sunt conice.

- geamandură



- școndru



- jalon

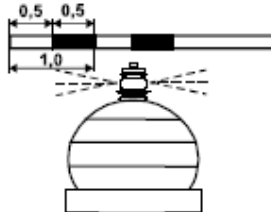


Semnalele A.2 servesc la balizarea limitelor șenalului și indicarea direcției; ele balizează partea stângă a șenalului și pericolele de pe malul stâng.

A.3 Bifurcația șenalului

Balizarea de noapte

Lumină albă intermitentă



Balizarea de zi

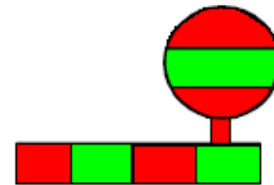
Geamanduri de preferință sferice cu benzi orizontale roșii și verzi sau școndri și jaloane cu benzi orizontale roșii și verzi.

Un semn sferic cu benzi orizontale roșii și verzi este obligatoriu pe geamanduri și școndri, dacă acestea nu sunt sferice.

- geamandură luminoasă



- școndru

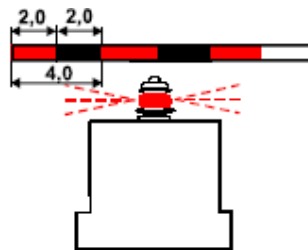


- jalon

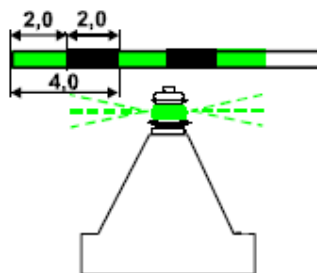


Semnălele A.3 servesc la balizarea bifurcației și joncțiunii șenalului precum și diverse pericole situate la limita șenalului. Navele care navighează în aval precum și cele care navighează în amonte pot lăsa aceste semnale fie la babord fie la tribord.

A.5 Geamanduri luminoase, de dreapta, care balizează locurile de staționare în raport cu malul drept a șenalului (art.7.05)



A.6 Geamanduri luminoase de stânga, care balizează locurile de staționare în raport cu malul stâng a șenalului (art.7.05)

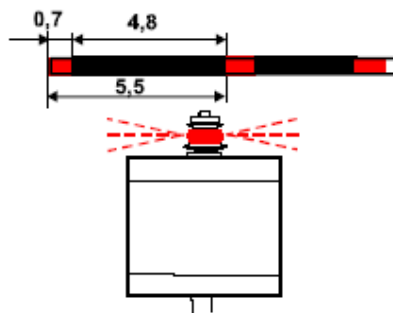


B - Semnalizare costieră care indică poziția șenalului. Semnale care indică poziția șenalului navigabil în raport cu malurile

B.1 La malul drept

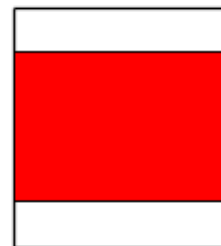
Balizarea de noapte

Lumini ritmice roșii (faruri)



Balizarea de zi

Panouri pătrate (cu laturile orizontale și verticale) roșii, mărginite de două benzi orizontale albe.

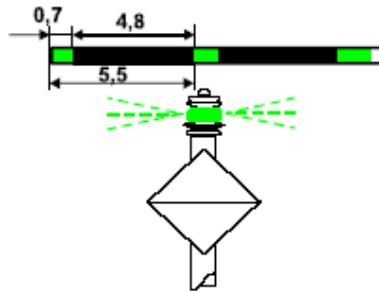


Semnalele B.1 (farurile de la malul drept) servesc la indicarea direcției aproximative a șenalului în raport cu malul și, cu semnalele instalate pe calea navigabilă, balizează semnalul acolo unde acesta se apropie de malul drept; ele servesc de asemenea ca puncte de reper.

B.2 La malul stâng

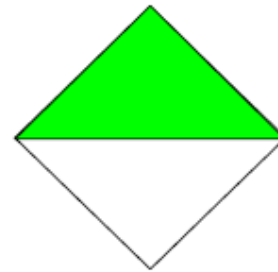
Balizarea de noapte

Lumini verzi ritmice (faruri)



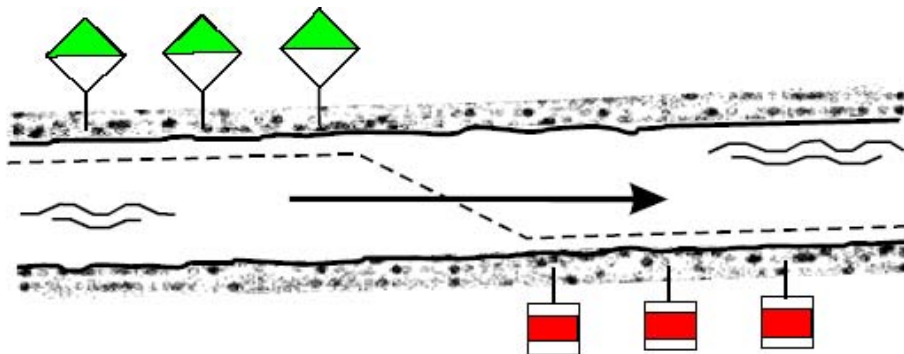
Balizarea de zi

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



Semnalele B.2 (faruri la malul stâng) servesc la indicarea direcției aproximative a șenalului în raport cu malul și cu semnalele instalate pe calea navigabilă, balizează șenalul acolo unde acesta se apropie de malul stâng; ele servesc de asemenea ca puncte de reper.

Exemplu:



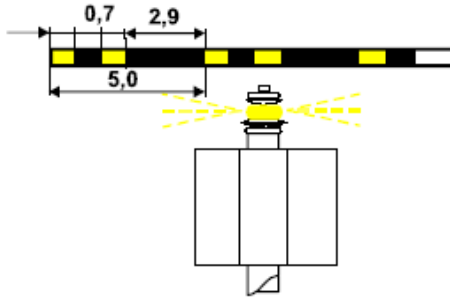
Balizarea traversărilor

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

B.3 La malul drept

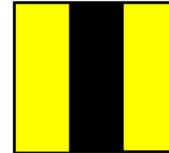
Balizarea de noapte

Lumini galbene (eventual un fascicol de lumină limitat) cu două sclipiri



Balizarea de zi

Panouri pătrate galbene (cu laturile orizontale și verticale) cu o bandă pe centru verticală neagră.

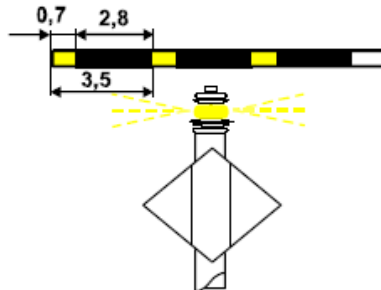


Semnalul B.3. (semnal de traversare de la malul drept), servește la indicarea începutului și sfârșitului direcției șenalului care trece de la un mal la altul.

B.4 La malul stâng

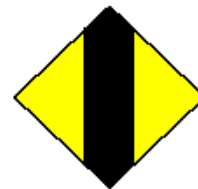
Balizarea de noapte

Lumini galbene, (eventual un fascicol de deschidere limitat) cu o sclipire



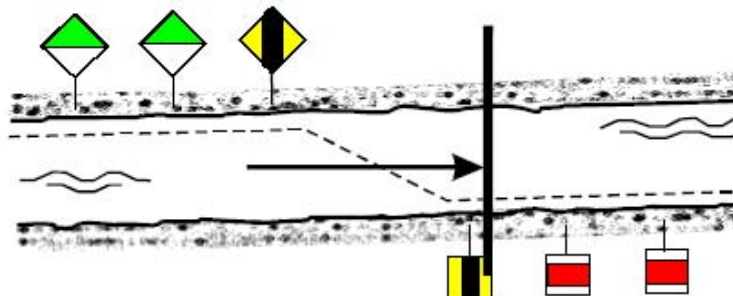
Balizarea de zi

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



Semnalul B.4 (semnal de traversare de la malul stâng) servește la indicarea începutului și sfârșitului șenalului care trece de la un mal la altul.

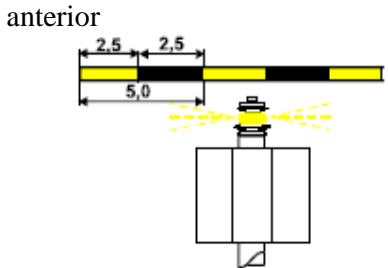
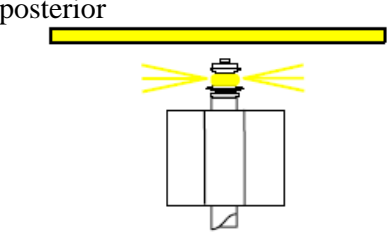


Exemplu:



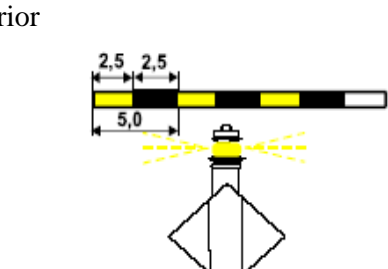
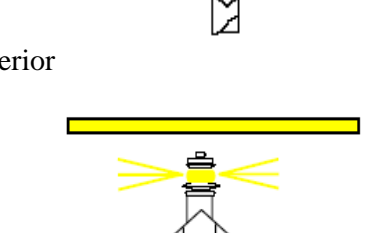


Indicarea aliniamentului unei traversări

Daca se dorește indicarea axei unei traversări lungi a căii se poate utiliza un aliniament, adică două semnale identice (B.3 sau B.4) plasate unul în spatele celuilalt, semnalul anterior fiind mai jos decât semnalul posterior; linia care unește semnalele indică axa traversării.


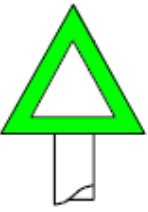
B.5. Aliniament de traversare la malul drept

<i>Balizarea de noapte</i>	<i>Balizarea de zi</i>
<p>Lumini galbene, lumina anterioară intermitentă, lumina posterioară continuă</p> <p>anterior</p>  <p>posterior</p> 	<p>Două panouri galbene de tip B.3. (anterior și posterior)</p> <p>anterior</p>  <p>posterior</p> 

B.6 Aliniament de traversare la malul stâng

<i>Balizarea de noapte</i>	<i>Balizarea de zi</i>
<p>Lumini galbene, lumina anterioară intermitentă, lumina posterioară continuă</p> <p>anterior</p>  <p>Posterior</p> 	<p>Două panouri galbene de tip B.4 (anterior și posterior)</p> <p>anterior</p>  <p>posterior</p> 

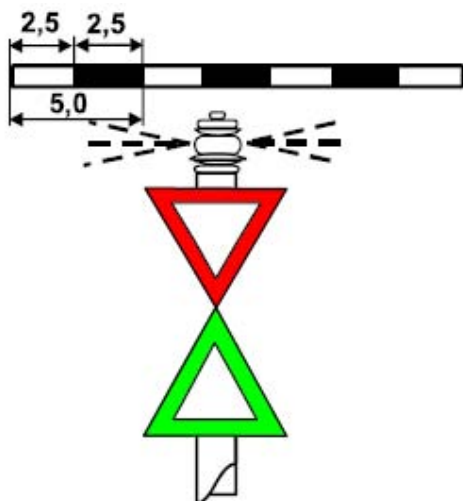
C - Balizarea punctelor periculoase și obstacolelor
Balizarea costieră

C.1 Semnale de la malul drept care balizează puncte periculoase	
<i>Balizarea de noapte</i>	<i>Balizarea de zi</i>
	<p>Triunghi alb, mărginit cu banda roșie, cu vârful în jos</p> 
<p>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.</p>	
C.2 Semnale de la malul stâng care balizează punctele periculoase	
<i>Balizarea de noapte</i>	<i>Balizarea de zi</i>
	<p>Triunghi alb, mărginit cu bandă verde, cu vârful în sus</p> 
<p>Semnalul costier care indica punctele periculoase de la malul stang, este un semnal auxiliar care marcheaza orice lucrare care patrunde in albie (dig,epiu etc); el poate servi de asemenea la balizarea punctelor proeminente submersibile in perioada apelor mari</p>	

C.3 semnale costiere mediane care se instaleaza acolo unde trecerea este posibila pe ambele parti (faruri)

Balizarea de noapte

Lumină albă intermitentă



Balizarea de zi

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



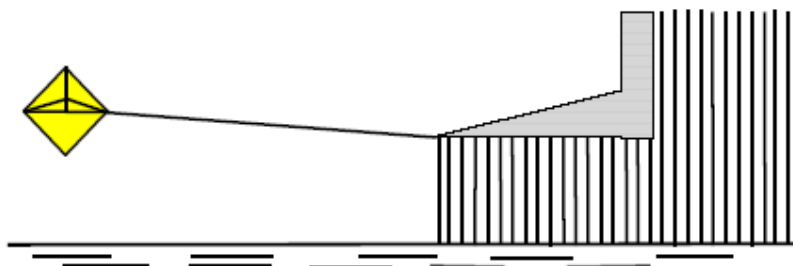
Semnalele C.3 sunt instalate la extremitățile unei insule, în punctele unde aceasta împarte albia în două brațe navigabile, și de asemenea pe mal, la gurile canalelor și afluenților navigabili.

D - Balizajul suplimentar pentru navigația cu radar

D.1 Semnalele de balizare a pilelor podurilor

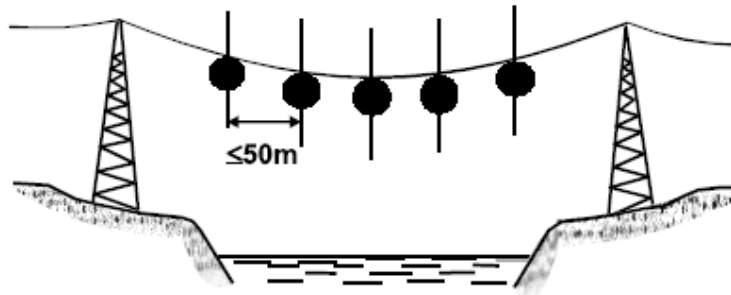
1. În acest scop se folosesc geamandurile A.1 și A.2 cu reflectoare radar (plasate în amonte și în aval de pile);

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

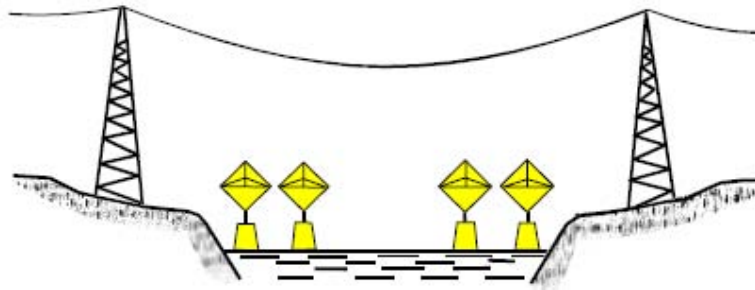


D.2 Balizarea liniilor aeriene

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



2. Reflectoare radar instalate pe geamanduri de culoare galbena dispuse in caz de necesitate perechi in apropiere de fiecare mal (fiecare pereche de reflectoare produce in radar imaginea a doua puncte unul langa altul care permit identificarea liniei aeriene)



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 2005.

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 navighează izolat sau în formație în acest sector.

Articolul 1.02

Obligații

1. Conducătorii tuturor navelor fără deosebire de pavilionul pe care îl arborează , care navighează 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 autorizat 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 plutoare, convoi sau orice alte corpuri plutoare care navighează izolat sau în formație 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 fluviu.
- 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.

Aceste 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 postul de radio „România Actualități” de la ora 11.50.

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 exercite pilotajul.
2. Navele fluviale, indiferent de pavilion, care navighează 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 măsurărilor necesare eliberării certificatului de tonaj, sunt suportate de navă.

Articolul 2.03

Înclinarea admisă navelor

Navelor ce au o înclinare transversală mai mare de 4° nu li se permite 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 marș

1. Pe sectorul maritim al Dunării de Jos, navele trebuie să țină dreapta față de sensul lor de înaintare.
2. Se exceptează cazurile când condițiile speciale locale impun schimbarea direcției de marș.
3. În cazurile prevăzute la paragraful 2 de mai sus, schimbarea direcției de marș 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 navighează în zonă.

Articolul 3.02

Măsuri de siguranță

1. Conducătorii navelor aflate în marș 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 navigației.
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 asistența unui remorcher pus la dispoziție de Administrație. Costurile de asistență cu remorcher sunt suportate de navă.
3. Orice navă maritimă și fluvio - maritimă care depășește 75 m lungime, la trecerea prin bara Sulina și canalul Sulina, este obligată a avea la pupa o ancoră pregătită în orice moment pentru a putea fi utilizată.

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 periclitate 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 marș 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 navighează 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. Pescajul maxim admis a navelor maritime și fluviu – maritime care navighează pe sectorul maritim al Dunării de Jos este de 24 picioare, respectiv 7,32 m.
2. În funcție de variațiile cotelor apei Dunării, Administrația, va comunica adâncimea maximă pe sectorul maritim al Dunării de Jos prin Avize către navigatori. În această situație, conducătorul navei va corela pescajul de încărcare a navei în apă dulce, astfel încât să asigure rezerva de navigație de un picior (0,304 m), necesară deplasării navei în siguranță pe sectorul maritim al Dunării de Jos.
3. Pe sectorul maritim al Dunării de Jos pot naviga nave maritime și fluviu – maritime având o lungime de până la 200 m.
4. În situații speciale Administrația poate aproba navigația navelor maritime și fluviu – maritime cu o lungime mai mare de 200 m dar care să nu depășească 225 m lungime.
5. Gabaritele convoaielor fluviale remorcate sau împinse vor respecta dimensiunile stabilite de Comisia Dunării sau prin Avizele către navigatori.

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 prova navelor maritime și fluviu - maritime aflate în marș.

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:

	amonte	aval
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	8 Nd	9 Nd
nave maritime între 4.000 tdw și 12000 tdw	7 Nd	8 Nd
nave maritime între 12.000 tdw și 25.000 tdw	6 Nd	7 Nd

Când nivelul apei la Tulcea este peste cota + 300 cm, vitezele vor fi reduse la limita de guvernare în siguranță a navei și de formă 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.

Articolul 3.1.04

Navigația pe timp de noapte

1. Navigația între bara Sulina și Mm 34 este permisă pe tot cursul zilei.
2. Prin avize către navigatori, Administrația poate să restricționeze sau să întrerupă navigația între bara Sulina și Mm 34.

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 Căpitanii de port din Tulcea și Sulina închiderea temporară a canalului. Conducătorii navelor și convoaielor sunt obligați să se conformeze după caz, prevederilor de la paragraful 3 și paragraful 4 de mai jos.
3. Conducătorii navelor / convoaielor care navighează 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 navighează spre aval vor proceda în funcție de poziția, caracteristicile și condițiile de navigație din momentul primirii comunicării conform prevederilor art. 5.04, paragraful 4 și paragraful 5 din prezentul Regulament.

CAPITOLUL 3.2

DISPOZIȚII SPECIALE LA GURA CANALULUI SULINA

Articolul 3.2.01

Intrarea și ieșirea prin gura Sulina

1. Intrarea sau ieșirea prin gura canalului Sulina a navelor maritime și fluvio - maritime este permisă pe tot cursul zilei, cu excepția condițiilor prevăzute la capitolul 4, art. 4.01, art. 4.03 și capitolul 5, art. 5.04.
În cazuri speciale Administrația poate permite trecerea pe timp de noapte a unor nave, analizând de la caz la caz condițiile existente, caracteristicile navei și gradul de urgență al solicitării.
2. 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.
3. În caz de interdicție de a ieși în mare, nava este obligată să întoarcă fie la Mm 6 fie în aval de portul Sulina.

Articolul 3.2.02

Alegerea locului de ancoraj în rada Sulina

1. La sosirea în rada Sulina, conducătorul va alege locul de ancoraj, în așa fel încât nava să nu stânjenească 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 navele de pasageri, navele încărcate cu mărfuri perisabile sau periculoase și navele 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. Navele cu încărcătură periculoasă, cele venite din zone cu epidemii sau cele care au la bord persoane suferind de boli contagioase, stabilite de organele sanitare ca periculoase (pestă, holeră, febra galbenă, etc.) nu vor fi introduse în canal fără aprobarea 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, navele vor rămâne pe canal, la locul indicat de Administrație în aval de portul Sulina și nu vor lua contact cu alte persoane în afara celor autorizate (Căpitania de port, Poliția de frontieră, Vamă și autoritățile sanitare veterinare).

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 comenzii, predată de conducător pilotului și a confirmării de primire a acesteia, făcută prin radiotelefon 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 radiotelefon 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 (ceață, 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 radiotelefon, 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 + 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, asistența 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 navigheze 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 prioritară 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 autopropulsate, indiferent de pavilion, care navighează pe sectorul maritim al Dunării de Jos cuprins între gura canalului Sulina și portul Brăila (km175) sunt obligate a avea 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, dacă aceasta presupune folosirea mijlocului propriu de propulsie sau o navă de manevră.
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 relevmentele adevărate $0^{\circ} - 121^{\circ}$;
2. Porturile din sectorul maritim al Dunării de Jos și radele acestora, inclusiv rada portului Reni;
3. Pe sectorul maritim al Dunării de Jos la Mm 44 și 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 (forța 6 – 7 / 39 - 61 km / h pe scala Beaufort) și a valurilor mari (gradul de agitație al mării 5 – 6 / înălțimea valurilor 2 – 6 m, pe scala 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 navighează 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 voiaj, 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 navighează.
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 navigheze 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 (Legitimația 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 această 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 radiotelefon cu acestea pentru a primi eventualele informații suplimentare.

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

În situația în care pilotul constată că informațiile cu privire la starea tehnică, primite de la conducătorul navei/convoiuului 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 „Buletinului de pilotaj” prezentat 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 voiajului în siguranță. Conducătorul navei va asigura condiții pentru transmiterea și primirea mesajelor și informațiilor legate de desfășurarea voiajului.

5. Conducătorul navei, după consultarea pilotului, dă în mod direct și pe răspunderea sa comenzile 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 voiajului prin zone dificile să comande nemijlocit nava. Totuși în situațiile în care nu poate fi pe puntea 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 nici un 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 oprească nava la cererea și în locurile indicate de pilot atunci când apar neînțelegeri 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 celelalte 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/convoiuului 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 periclitatea siguranței navigației.

2. Dacă conducătorul navei persistă în nerespectarea indicațiilor pilotului, pilotul va înștiința 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 radiotelefon 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 arboră 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 lumina 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 bucăți, câte două în dană, când se navighează amonte și două bucăți într-o singură dană când se navighează aval.
2. Lungimea remorcii nu trebuie să depășească 30 m, la marș amonte / aval.

Articolul 6.02

Obligațiile remorcherului/împingătorului față de navele din convoi

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 navigație.
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.D. și nu au pilot la bord, sunt obligați să aducă la cunoștință prin radiotelefon Administrației și Căpitaniei 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 navigație pe Dunăre”.

Articolul 8.02

Loc de ancorare pentru navele cu mărfuri periculoase. Autorizații

1. Navele cu mărfuri periculoase care intră din mare pe canalul Sulina, vor ancora în zona cuprinsă de la Hm 15 la Hm 35 sau în locurile aprobate de Administrație.
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 poluările produse de către navele și convoaiile 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 convoaiile 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

PROTECȚIA 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, forța 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 navigației 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 **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 XI

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 periclita în nici un fel siguranța navigației unităților proprii sau a celorlalte nave.

2. În perioada când Administrația a închis navigația 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 îndepărtării cauzelor care au determinat închiderea navigației 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 ceață 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. Convoaietele 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, convoaietele 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° nu trebuie să depășească o suprafață cu lățime de 1,5 x lungimea convoiului, iar în sensul curentului apei cu lățime de 3,5 x 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 navighează dinspre amonte spre aval.

Pe timp de ceață 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 navighează 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, 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 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 remorcherele 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 ceață 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: 25,15 m față de cota „0” miră Călărași.

b) prin deschiderile centrale:

- lățimea maximă: 100 m;
- înălțimea de liberă trecere : 24,45 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 navighează spre amonte vor fi formate din două dane a câte 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 navighează spre amonte vor fi formate din două dane a câte 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 câte 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 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.

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 Naviția pe sub pod

1. Naviția 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 naviție, 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, naviția se va face prin deschiderea centrală cu travee mobilă.
4. Naviția 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 așteptarea 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 naviție

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 naviție căreia îi aparține nava și se va depune astfel :
 - la una din căpităniile de port Turnu Măgurele sau Giurgiu, respectiv Nicopole sau Ruse, pentru navele care navighează din amonte spre aval;
 - la Căpităniile de port Oltenița sau Tutracan, pentru navele care navighează din aval spre amonte.
3. În cazul în care cererea a fost făcută prin Căpitănia portului Giurgiu sau Ruse, aceasta va fi transmisă prin telefonogramă 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 Căpitănia de port Turnu Măgurele sau Oltenița, respectiv Nicopole sau Tutracan, căpitănia de port respectivă va transmite telegrafic sau prin telefonogramă, Căpităniei 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 trece.

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 Căpitănia portului Giurgiu sau Ruse pentru fixarea altei ore de trecerea navei.

7. Căpităniile 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 interdicere a navigației.

Articolul 5 **Reglementarea navigației**

1. Reglementarea navigației în zona podului și pe sub pod, se va face în conformitate cu prevederile Regulamentului de navigației pe Dunăre.

2. Conducătorii navelor și convoaielor care trec pe sub pod, sunt obligați a lua cunoștință în prealabil de „Avizele către navigatori” privind condițiile de navigație 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 navigație, 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. Convoaietele remorcate sau împinse care navighează atât în amonte cât și în aval, pot fi formate din cel mult trei dane a câte trei unități în dană, cu dimensiuni de cel mult 300 m lungime și 35 m lățime.

2. La marș în aval, convoaietele pot naviga și în formație de 2 dane a câte 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 navigația în amonte și cel mult 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 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 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 8

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 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.