

REGULAMENT DE NAVIGATIE PE CANALUL BEGA

IN INCINTA PORTULUI TIMISOARA

CUPRINS

REGULAMENT DE NAVIGATIE PE CANALUL BEGA IN INCINTA PORTULUI TIMISOARA

CAPITOLUL I

PREVEDERI GENERALE

Domeniul de aplicare al Regulamentului

Art.1. (1) Presentul Regulament s-a elaborat în scopul reglementării circulației ambarcațiunilor în incinta Portului Timișoara (delimitat de Uzina de Apă și Podul Mодоș).

(2) Prin HCL nr. 260/26.05.2015 s-a aprobat intrarea în administrare către Regia Autonomă de Transport Timișoara (RATT) a unui sistem municipal de transport public naval pe Canalul Bega, în incinta Portului Timișoara.

(3) Pentru asigurarea în bune condiții a navigației pe Canalul Bega, în incinta Portului Timișoara, toate navele sunt supuse dispozițiilor prezentului Regulament.

(4) 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, trebuie să se găsească la bordul fiecărei nave, cu excepția ambarcațiunilor mici care nu au echipaj.

Semnificația unor termeni

Art.2. (1) În înțelesul prezentului Regulament, termenii de mai jos desemnează:

- „*navă*” - orice navă de navigație interioară, inclusiv ambarcațiunile mici și bacurile, precum și aparatele plutitoare. Sunt denumite nave, navele de orice tip, propulsate sau nepropulsate, care navighează la suprafață, destinate transportului de mărfuri și/sau de persoane, pescuitului, remorajului sau împingerii, aparate plutitoare cum ar fi: drăgi, elevatoare plutitoare, macarale plutitoare, graifere plutitoare și altele asemenea, cu sau fără propulsie, precum și instalațiile plutitoare care în mod normal nu sunt destinate deplasării sau efectuării de lucrări speciale, cum ar fi: docuri plutitoare, debarcadere plutitoare, pontoane, hangare plutitoare pentru nave, platforme de foraj și altele asemenea, farurile plutitoare, ambarcațiunile mici și cele destinate activităților de agrement. Fac parte din navă instalațiile, mașinile și motoarele care asigură propulsia navei sau produc o altă acțiune mecanică, împreună cu mecanismele și mijloacele necesare transmiterii acestei acțiuni, toate echipamentele necesare navigației, diferitelor manevre, siguranței navei, salvării vieții umane, prevenirii poluării, comunicațiilor, igienei și exploatării potrivit destinației navei, precum și proviziile.

- „*ambarcațiune mică*” – 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;

- „*construcție navală*” – o navă sau o instalație plutitoare;

- „*navă de navigație interioară*” – o navă destinată, numai sau în mod special, să navigheze pe căile navigabile interioare;

- „*motonavă*” – o motonavă propulsată sau o motonavă tanc;

- „*motonavă tanc*” - o navă destinată transportului de mărfuri în tancuri fixe, construită pentru a naviga independent, cu propriile sale mijloace mecanice de propulsie;
- „*barjă de canal*” - o navă de navigație interioară care nu depășește 38,5 m în lungime și 5,05 m în lățime și care operează în mod obișnuit pe Canalul Rhine – Rhone;
- „*remorcher*” - o navă special construită pentru a efectua operațiuni de remorcaj;
- „*împingător*” - o navă special construită pentru a asigura propulsia unui convoi de nave prin împingere;
- „*șlep*” - un șlep obișnuit sau un șlep tanc;
- „*șlep obișnuit*” - o navă, alta decât un șlep tanc, destinată transportului de mărfuri și construită pentru a fi remorcată, și care fie că nu are mijloacele sale proprii mecanice de propulsie, fie că are mijloace mecanice de propulsie suficiente care permit doar efectuarea unor manevre limitate;
- „*șlep tanc*” - o navă destinată transportului de mărfuri în tancuri fixe și construită pentru a fi remorcată, și care fie că nu are mijloace mecanice de propulsie, fie că are mijloace mecanice de propulsie suficiente care permit doar efectuarea unor manevre limitate;
- „*barjă*” - o barjă tanc, o barjă obișnuită sau o barjă purtată;
- „*barjă tanc*” - o navă destinată transportului de mărfuri în tancuri fixe, construită sau modificată în mod special pentru a fi împinsă, și care fie că nu are mijloace mecanice de propulsie, fie că are mijloace mecanice suficiente de propulsie care permit doar efectuarea unor manevre limitate când nu face parte dintr-un convoi împins;
- „*barjă obișnuită*” - o navă, alta decât barja tanc, destinată transporturilor de mărfuri, construită sau modificată în mod special pentru a fi împinsă, și care, fie că nu are mijloace mecanice de propulsie, fie că are mijloace mecanice suficiente de propulsie care permit doar efectuarea unor manevre limitate când nu face parte dintr-un convoi de nave împins;
- „*barjă purtată*” - o barjă construită pentru a fi transportată la bordul navelor maritime și pentru a naviga pe căile navigabile interioare;
- „*navă de pasageri*” – o navă pentru voiaje de zi sau o navă cu cabine construită și amenajată pentru a transporta mai mult de 12 pasageri;
- „*navă de pasageri cu vele*” - o navă de pasageri construită și amenajată pentru a fi propulsată și de vele;
- „*navă pentru voiaje de zi*” - o navă de pasageri fără cabine de dormit pentru pasageri;
- „*navă cu cabine*” - o navă de pasageri cu cabine de dormit pentru pasageri;
- „*navă construcții (de șantier)*” - o navă construită și amenajată pentru a fi folosită la lucrări, cum ar fi o dragă, șalandă, gabară, ponton sau șalandă autobasculantă pentru piatră;
- „*navă de agrement*” - o navă alta decât o navă de pasageri, destinată pentru sport sau agrement;
- „*barcă de serviciu*” - o barcă pentru transport, precum și pentru alte servicii;
- „*formațiune*” - modul de alcătuire al unui convoi;
- „*navă autopropulsată*” - orice navă ce utilizează propriile mijloace mecanice de propulsie;
- „*navă cu vele*” - 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;
- „*navă rapidă*” - o navă autopropulsată, cu excepția ambarcațiunilor mici, capabilă să navigheze cu o viteză mai mare de 40 km/h în raport cu apa stătătoare, atunci când acest lucru figurează în certificatul de inspecție;
- „*ambarcațiune mică*” - 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;

- „*aparatură plutitoare*” - orice construcție plutitoare dotată cu instalații mecanice și destinată să execute lucrări pe căile navigabile sau în porturi (drăgi, elevatoare, macarale etc.);

- „*instalație plutitoare*” - 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;

- „*material plutitor*” - plutele precum și orice construcție, ansamblu sau mijloc apt să navigheze, altele decât nave sau instalații plutitoare;

- „*bac*” - orice navă care asigură un serviciu de traversare a căii navigabile și care este clasificată ca bac de autoritățile competente;

- „*barjă de împingere*” - orice navă construită sau special amenajată pentru a fi împinsă;

- „*convoi*” - un convoi remorcat, împins sau o formație în cuplu;

- „*convoi remorcat*” - 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 remorhere;

- „*convoi împins*” - 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;

- „*formație în cuplu*” - un ansamblu compus din nave cuplate bord la bord, dar niciuna din ele nu este plasată în fața navei autopropulsate care asigură propulsia formației;

- „*în staționare*” - o navă, un material plutitor sau o instalație plutitoare care este direct sau indirect la ancoră sau legată la mal;

- „*în marș*” - 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;

- „*lumină albă*”, „*lumină roșie*”, „*lumină verde*”, „*lumină galbenă*”, „*lumină albastră*” - luminile navelor ale căror culori corespund prevederilor codului internațional de navigație;

- „*lumină puternică*”, „*lumină clară*”, „*lumină obișnuită*” - luminile a căror intensitate corespunde prevederilor prevederilor codului internațional de navigație;

- „*lumină intermitentă*” și „*lumină intermitentă rapidă*” - o lumină care pulsează cu un ritm de 50 până la 60 și respectiv de 100 până la 120 perioade de lumină pe minut;

- „*sunet scurt*” - un sunet cu o durată de cca. 1 secundă;

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

- „*serie de sunete foarte scurte*” - o serie de minim șase sunete cu o durată de aproximativ un sfert de secundă fiecare, separate prin pauze cu o durată de aprox. un sfert de secundă;

- „*serie de bătăi de clopot*” - două bătăi de clopot;

- „*semnal tritonal*” - un semnal sonor constituit din trei sunete de tonalități diferite, fără întrerupere între ele, cu o durată totală de aprox. 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;

- „*noapte*” - perioadă cuprinsă între apusul și răsăritul soarelui;

- „*zi*” - perioada cuprinsă între răsăritul și apusul soarelui;

- „*viteză de siguranță*” - o viteză la care o navă sau un convoi poate naviga în deplină siguranță, să efectueze manevre și să se operească în limitele de distanță impuse de circumstanțele și de condițiile date;
- „*vizibilitate redusă*” - condițiile în care vizibilitatea este redusă ca urmare a ceții, pâclei, viscolului, averselor de ploaie și altor cauze;
- „*șenal*” - sector al căii navigabile utilizat pentru navigație la un nivel dat și balizat cu semnale;
- „*starea de oboseală*” - 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;
- „*starea de ebrietate*” - starea rezultată ca urmare a consumului de alcool, narcotic, medicamente sau alte produse asemănătoare, determinată prin rezultatele analizelor de laborator sau prin indicatori clinici în conformitate cu legislația sau practica națională;
- „*moto nautică*” - 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, acrobactice sau de divertisment, de exemplu: „*waterbob*”, „*eaterscooter*”, „*jetbike*”, „*jetski*” și alte ambarcațiuni asemănătoare;
- „*administrații portuare și/sau de căi navigabile interioare*” - persoanele juridice abilitate să asigure funcționalitatea porturilor, respectiv condițiile minime de navigație;
- „*aplicații RIS*” - operațiunile de furnizare a serviciilor de informații despre căile navigabile interioare prin sisteme destinate acestui scop;
- „*autoritate competentă*” - Ministerul Transporturilor, organ de specialitate al administrației publice centrale și autoritate de stat în domeniul transporturilor navale, responsabil cu implementarea RIS, denumit în continuare minister;
- „*autoritate RIS*” - autoritatea cu responsabilități privind managementul, operarea și coordonarea RIS, interacțiunea cu navele, siguranța traficului și eficacitatea serviciilor;
- „*Autoritatea Navală Română*” - organul tehnic de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor, denumit în continuare ANR, căruia îi revin responsabilități RIS pe căile navigabile interioare ale României, specificate în acte emise, cu excepția Canalului Dunăre – Marea Neagră și a Canalului Poarta Albă, Midia – Năvodari;
- „*centru RIS*” - locul unde serviciile sunt procesate de operatori;
- „*filială RIS*” - locația de unde sunt obținute informațiile tactice și strategice de trafic locale;
- „*informații despre șenalele navigabile*” - sistemul de informații într-un singur sens: de la uscat la navă sau de la uscat la birou, cuprinzând informații geografice, hidrologice și administrative privind șenalele navigabile;
- „*informații strategice despre trafic*” - informațiile care influențează deciziile pe termen mediu și lung ale utilizatorilor RIS;
- „*informații tactice despre trafic*” - informațiile care influențează deciziile imediate de navigație în situația respectivă de trafic și în configurația geografică a zonei învecinate;
- „*interoperabilitate*” - armonizarea serviciilor, a conținutului și formatului datelor și a frecvențelor, astfel încât utilizatorii RIS să aibă acces la aceleași servicii și informații la nivel european;
- „*organism notificat*” - laboratorul de încercări, organismul de certificare sau de inspecție, persoană juridică cu sediul în România sau într-un alt stat membru al Uniunii Europene, care a fost desemnat și notificat de către o autoritate competentă ori, respectiv, de către un alt stat membru pentru a realiza evaluarea conformității într-un domeniu reglementat și care este cuprins în lista organismelor notificate, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene;
- „*servicii de informații pe căile navigabile interioare*” (RIS) - serviciile de informații armonizate pentru sprijinirea managementului traficului și transportului pe căile navigabile interioare, incluzând, pe cât

posibil tehnic, interfețe cu alte moduri de transport, denumite în continuare RIS. RIS nu au legătură cu activitățile comerciale interne între una sau mai multe companii implicate, dar sunt deschise pentru interfața cu activitățile comerciale. RIS includ servicii precum informații despre căile navigabile interioare, trafic, managementul traficului, suport pentru reducerea urmărilor calamităților, informații pentru managementul transportului, statistici, servicii vamale, tarife de navigație pe căile navigabile interioare și tarife portuare;

- „*utilizatori RIS*” - toate grupurile de utilizatori, incluzând conducătorii de nave, operatorii RIS, operatorii de ecluze și/sau poduri, administrațiile portuare și/sau de căi navigabile interioare, organe ale administrației publice al căror obiect de activitate are legătură cu căile navigabile și porturile, operatorii portuari și ai terminalelor, operatorii din centrele de intervenție în caz de urgență și calamități, armatorii sau proprietarii de nave, companiile de expediție și brokeraj;

- „*încăpere de mașini*” - încăpere unde sunt instalate motoarele cu aprindere;

- „*încăpere de căldari*” - încăpere unde sunt amplasate instalații care produc abur sau agent termic pentru încălzire;

- „*suprastructură închisă*” - o construcție continuă, rigidă, etanșă la apă, cu pereți rigizi îmbinați la punte în mod fix și etanș la apă;

- „*timonerie*” - încăperea în care se află instalate toate instrumentele de comandă și control necesare pentru manevrarea navei;

- „*încăpere de locuit*” - orice încăpere destinată a fi folosită de persoanele care trăiesc în mod normal la bord, inclusiv bucătăriile, încăperile pentru provizii, toaletele, lavoarele, spălătoriile, palierele și culoarele, cu excepția timoneriei;

- „*zonă pentru pasageri*” - zone la bord folosite pentru pasageri și zone închise ca spații de odihnă, birouri, depozite, magazine, saloane de coafură, uscătorii, spălătorii, saune, toalete, lavoare, culoare, conexiuni între culoare și scări neînchise de pereți;

- „*post de comandă*” - o timonerie, o zonă care conține un sistem de alimentare electrică de urgență sau părți ale acestuia sau o zonă cu un centru ocupat permanent de către personalul de la bord sau membrii echipajului de exemplu pentru echipamentul de alarmă de incendiu, de comandă de la distanță a ușilor sau clapetelor de incendiu;

- „*casa scării*” - puțul unei scări interioare sau al liftului;

- „*salon*” - o încăpere situată în zona de locuit sau zona pentru pasageri (la bordul navelor de pasageri, bucătăriile nu sunt considerate drept saloane);

- „*bucătărie*” - o încăpere cu o sobă pentru gătit sau un mijloc similar pentru gătit;

- „*încăperile de depozitare*” - o cameră pentru stocarea lichidelor inflamabile sau o cameră cu o arie de peste 4 m² pentru depozitarea proviziilor;

- „*magazie*” - parte a unei nave, delimitată în prova și pupa de pereți etanși, deschisă sau închisă prin intermediul unor capace, folosită pentru transportul mărfurilor, fie ambalate fie în vrac, sau pentru adăpostirea tancurilor care nu fac parte din corpul navei;

- „*post de lucru*” - o zonă unde membrii echipajului își desfășoară activitățile, inclusiv căile de trecere, bigile și bărcile;

- „*zone pentru adunare*” - zonele navei care sunt protejate special și în care se adună pasagerii în eventualitatea unui pericol;

- „*zone pentru evacuare*” - partea din zonele pentru adunare din care se poate efectua evacuarea persoanelor;

- „*planul pescajului maxim*” - planul plutirii corespunzător pescajului maxim la care construcția navală este autorizată să navigheze;

- „*bord liber (f)*” - distanța dintre planul pescajului maxim și planul paralel care trece prin punctul cel mai de jos al tablei lacrimare sau, în lipsa acesteia, prin punctul cel mai de jos al marginii superioare a bordajului navei;
- „*lungime (L)*” - lungimea maximă a corpului în metri, exclusiv cârma și bompresul;
- „*lungimea maximă (L(OA))*” - lungimea maximă a construcției navale în m, inclusiv toate instalațiile fixe cum ar fi părți ale sistemului de guvernare sau ale sistemului de propulsie, echipamente mecanice și echipamente similare;
- „*lățimea (B)*” - lățimea maximă a corpului în m, măsurată în exteriorul tablelor învelișului bordajului (exclusiv roțile cu sbaturi, brâurile de acostare și similar);
- „*lățimea maximă (B(OA))*” - lățimea maximă a construcției navale în m, inclusiv toate echipamentele fixe cum ar fi roțile cu sbaturi, brâurile de acostare, echipamente mecanice și altele similare;
- „*înălțimea (H)*” - cea mai mică distanță verticală în m între fața inferioară a tablelor fundului sau chilei și punctul cel mai de jos al punții în bord a navei;
- „*pescajul (T)*” – distanța verticală în m, între fața inferioară a tablelor fundului sau chilei și planul pescajului maxim;
- „*perpendiculara prova*” - linia verticală prin punctul din prova al intersecției corpului cu planul pescajului maxim;
- „*instalație de guvernare*” - toate echipamentele necesare pentru guvernarea navei, astfel încât să se asigure manevrabilitatea navei;
- „*cârma*” - cârma sau cârme, cu axe, inclusiv sectorul de cârmă și componentele conectate la mașina cârmei;
- „*mașina cârmei*” - parte a instalației de guvernare care realizează mișcarea cârmei;
- „*instalație de acționare a mașinii cârmei*” - acționarea mașinii cârmei, comanda sa și sursa sa de alimentare cu energie;
- „*regulator de viteză de rotație*” - echipament care produce și menține automat o anumită viteză de rotație a navei în concordanță cu valorile prestabilite;
- „*timonerie amenajată pentru conducerea prin radar de către o singură persoană*” - o timonerie amenajată astfel încât, pe durata navigației prin radar, nava poate fi manevrată de către o persoană;
- „*etanș la apă*” - un element constructiv sau un echipament montat exterior astfel încât să prevină pătrunderea apei;
- „*etanș la gaze*” - un element constructiv sau un echipament montat astfel încât să prevină pătrunderea gazelor și a vaporilor;
- „*incombustibil*” - o substanță care nu arde și nu produce vapori inflamabili în cantitate suficientă încât să se autoaprindă atunci când se încălzește la o temperatură de aprox. 750°C;
- „*greu inflamabil*” - material care nu poate fi aprins decât cu dificultate sau cel puțin a cărui suprafață întârzie propagarea flăcării conform procedurii de control reglementată;
- „*rezistență la foc*” - proprietatea unor elemente constructive sau a unor echipamente certificate conform procedurilor de încercare reglementate;
- „*Codul pentru metodele de încercare la foc*” - Codul internațional pentru aplicarea metodelor de încercare la foc, conform Rezoluției MSC.61 (67) a Comitetului Siguranței Maritime al IMO.

(2) Alte definiții:

- *Organizație recunoscută* – o organizație recunoscută prevăzută în lista redactată și publicată de Comisia Europeană în Jurnalul Oficial al Comunității Europene

- „*instalație radar*” - un mijloc electronic de navigație pentru detectarea și afișarea împrejurimilor și traficului;
- *ECDIS pentru navigație interioară* - un sistem standardizat destinat afișării hărților electronice de navigație pentru apele interioare și a informațiilor aferente, și care afișează informațiile selectate din hărțile electronice de navigație pentru apele interioare și informațiile opționale de la alți senzori ai construcției navale;
- *Aparat ECDIS pentru navigație interioară* - un aparat destinat afișării hărților electronice de navigație pentru apele interioare care pot fi operate în două moduri diferite: mod informare și mod navigație;
- „*mod de informare*” – utilizarea ECDIS pentru navigație interioară în scop de informare numai, fără suprapunerea imaginii radar;
- „*mod de navigație*” – utilizarea ECDIS pentru navigație interioară cu suprapunerea imaginii radar pentru navigația unei construcții navale;
- „*personalul de la bord*” - toți angajații de la bordul unei nave de pasageri care nu sunt membrii ai echipajului navei;
- „*persoane cu mobilitate redusă*” - persoane care se confruntă cu probleme speciale atunci când utilizează transportul public, inclusiv cel naval, cum ar fi persoane în vârstă, persoane cu handicap, persoane cu afecțiuni senzoriale, persoane în cărucior, femeile gravide și persoane care însoțesc copiii mici;
- „*Certificat comunitar*” - un certificat emis navei de către o autoritate competentă, care atestă conformitatea cu cerințele tehnice ale OMT nr.1447/2008;
- *Oficiul de Căpitanie Timișoara* din cadrul Căpitaniei Zonale Drobeta Turnu Severin a Autorității Navale Române, aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor, care îndeplinește funcția de autoritate în domeniul siguranței navigației pe Canalul Bega numită în continuare OCT;
- „*conducător de navă*” - persoană care posedă aptitudinile și calificarea necesare pentru a asigura conducerea navei pe apele interioare navigabile și care își exercită responsabilitatea la bordul navei;
- „*ecluzare*” - trecerea unei nave/unui convoi de la un nivel (bief) la altul al canalelor navigabile prin ecluza respectivă;
- „*transport special*” - un transport în sistem convoi remorcat; sau un convoi împins care depășește gabaritele standard; sau un transport de mărfuri periculoase de natura materialelor radioactive, explozibililor și altele asemenea; sau orice alte categorii de transporturi pe care ANR le consideră că au un regim special;
- „*tranzitare*” - navigația unei nave/unui convoi între două puncte situate pe canalul navigabil;
- RND – Regulament de navigație pe Dunare;
- RNB/T – Regulament de navigație pe Bega în incinta portului Timișoara.

Documentele de bord și alte documente

Minimum de date furnizate de centrale RIS din România

Art.3. (1) Autoritățile RIS trebuie să furnizeze utilizatorilor RIS, în special, următoarele date:

- axa șenalului navigabil, cu indicarea kilometrului;
- restricții pentru nave și convoaie privitoare la lungime, lățime, pescaj și pescaj aerian;
- timpi de operare ai structurilor restrictive, în special ai ecluzelor și podurilor;
- amplasarea porturilor și a locurilor de transbordare;
- poziția de referință pentru măsurătorile nivelului apei relevant pentru navigație;
- zonele special amenajate pentru agrement nautic și sporturi nautice

(2) Centrele RIS din România și filialele RIS aflate în subordinea ANR sunt:

a) Centrul RIS Drobeta Turnu Severin, cu următoarele filiale RIS:

- Moldova Veche
- Orșova
- Gruia
- Calafat
- Bechet
- Timișoara

b) Centrul RIS Giurgiu, cu următoarele filiale RIS:

- Corabia
- Turnu Măgurele
- Zimnicea
- Oltenița

c) Centrul RIS Galați, cu următoarele filiale RIS:

- Călărași
- Fetești
- Cernavodă
- Hârșova
- Brăila
- Măcin
- Agigea – port Constanța

d) Centrul RIS Tulcea, cu următoarele filiale RIS:

- Isaccea
- Mahmudia
- Sulina

Utilizarea canalului navigabil Bega

Art.4. (1) Navigația pe Canalul navigabil Bega, în incinta Portului Timișoara, este permisă tuturor navelor, indiferent de pavilionul acestora, care navighează independent sau în convoi, cu condiția respectării prezentului Regulament în vigoare privind regulile de navigație, regulile sanitare, vamale, de prevenire și combatere a poluării, de folosire a bazinelor și instalațiilor portuare, precum și celelalte reguli privind exploatarea și întreținerea canalelor navigabile, prevăzute de legislația română în vigoare.

(2) Supravegherea și dirijarea navigației pe canalele navigabile se efectuează de OCT prin reprezentanții săi, ale căror dispoziții sunt obligatorii pentru toți conducătorii de nave/convoaie pe toată durata tranzitului.

Dimensiunile navelor ce pot naviga pe Canalul Bega

Art.5. (1) Navigația pe Canalul Bega se efectuează cu ambarcațiuni de agrement și nave fluviale care navighează independent sau în formație de convoi împins sau în cuplu și care nu pot depăși gabaritele standard, după cum urmează:

- lungimea maximă = 65 m
- lățimea maximă = 8,20 m
- pescajul maxim = 1,20 m

(2) Pe Canalul Bega pot naviga navele a căror suprastructură permite trecerea pe sub poduri. Între frontiera cu Serbia și km 112+500, înălțimea maximă de la linia de plutire până la cel mai înalt punct al navei este de 5,70 m, între km 112+500 și km 115+600 înălțimea maximă este de 4,30 m, iar între km 115+600 și km 118+350 înălțimea maximă este de 2,60 m. Aceste înălțimi de liberă trecere sunt socotite de la nivelul maxim al apei din canal.

(3) Navele cu înălțimi mai mari ca cele de la alin.(2) nu pot naviga decât în mod excepțional cu autorizarea specială a OCT care o poate da ținând cont de situația nivelului apei în canal.

4) Orice navă care navighează pe Canalul Bega nu poate fi încărcată peste pescajul dat și avizat de OCT. La ape mici, navigația pe Canalul Bega va fi asigurată pentru un pescaj de 1,00 m.

Tipuri de convoaie ce pot naviga pe Canalul Bega

Art.6. (1) Pe Canalul Bega pot naviga următoarele tipuri de convoaie:

a) mergând în amonte: 3 corpuri goale sau încărcate

b) mergând în aval: 2 corpuri goale sau încărcate; convoiul va fi format în șir, neadmițându-se front (dană) de două sau mai multe nave

(2) Nu este permisă navigația convoaielor remorcate.

Pescajul maxim și viteza pe canal

Art.7. (1) Pe Canalul Bega vor putea naviga acele nave cu propulsie al căror pescaj maxim nu depășește 1,20 m, pentru a nu provoca valuri care să degradeze malurile sau digurile canalului.

(2) Navele cu propulsie, cu un pescaj mai mare decât 1,20 m, vor fi admise numai cu aprobarea OCT.

(3) Viteza maximă admisă este de 12 km/oră pentru navele de pasageri și de 10 km/oră pentru remorhere și împingătoare.

(4) Șalupele sau ambarcațiunile cu motor vor putea naviga cu viteze mai mari cu condiția să nu producă valuri mari care să producă degradări malurilor și digurilor numai de la km 111+300 înspre aval.

(5) OCT va introduce restricții sub vitezele indicate în aliniatele precedente, pe sectoarele de canal unde apa produce eroziunea malurilor și a digurilor. Aceste restricții vor fi aduse din timp la cunoștința navigatorilor prin avize către navigatori emise de OCT.

(6) Sectoarele de canal navigabil cu restricții de viteză vor fi marcate pe malul stâng cu un semnal corespunzător care va fi luminat pe timpul nopții cu o lumină albă. Poziția acestor semnale va fi astfel aleasă încât să fie vizibile de la o distanță minimă de 50 m.

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

Echipamentele de navigație necesare pentru navigația pe canal

Art.8. Echipamentele de navigație necesare vor fi în concordanță cu cele specificate în documentele navei.

Echipajele navelor

Art.9. Echipajele navelor vor fi în concordanță cu „Certificatul privind echipajul minim de siguranță” al navei și cu celelalte documente ale navei.

Brevete și certificate de capacitate

Art.10. Personalul navelor care navighează pe Canalul Bega trebuie să posede brevetul sau certificatul de capacitate corespunzător funcției pe care o îndeplinește la bord, conform reglementărilor în vigoare.

Balizajul și întreținerea canalului

Art.11. (1) Pe tot parcursul canalului, balizajul arată limitele, direcția și adâncimea căii navigabile; sunt de asemenea semnalizate obstacolele și construcțiile care se găsesc în canal.

(2) În principiu, balizajul de pe maluri și cel flotant funcționează continuu (ziua și noaptea) de la topirea ghețurilor până când canalul este prins din nou de ghețuri.

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

(4) Conducătorii de nave și ambarcațiuni au datoria să anunțe OCT, în cel mai scurt timp, cu privire la deplasarea balizelor de la locul lor sau lipsa acestora, precum și orice observație care interesează navigația și mai ales orice punere pe uscat sau avariere a navelor care ar pune în pericol siguranța navigației.

(5) Este interzisă instalarea de baraje și plase pentru pescuit în șenalul navigabil.

Semnalizarea

Art.12. (1) RNB/T definește semnalele de interdicție, de obligație, de restricție, de recomandare și de indicație, precum și semnalele auxiliare ale căii navigabile și definește în același timp semnificația acestor semnale.

(2) Fără a încălca alte prevederi ale prezentului Regulament și alte dispoziții aplicabile, inclusiv ordinele RNB/T, 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 nr. (1) de mai sus, care sunt amplasate pe calea navigabilă sau pe malurile sale.

Balizajul

Art.13. (1) RNB/T definește balizajul care poate fi instalat pentru înlesnirea navigației și precizează, de asemenea, în ce condiții sunt utilizate diferitele semnale de balizaj.

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

Semne de identificare și pavilionul național

Art.14. (1) Fiecare navă, cu excepția ambarcațiunilor mici, trebuie să poarte pe corp, pe panouri sau pe plăci fixate definitiv, următoarele mărci de identificare:

a) numele sau deviza – va fi înscris pe ambele borduri; totodată va fi aplicat astfel încât să fie vizibil și din pupa:

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

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

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

b) portul de ataș sau locul de înmatriculare al navei – va fi înscris fie pe ambele borduri ale navei și pe pupa și trebuie să fie urmat de litera sau de literele care indică țara în care se află acest port de ataș sau loc de înmatriculare.

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

(2) În afară de aceasta, cu excepția ambarcațiunilor mici:

a) orice navă destinată transportului de mărfuri trebuie să poarte indicația, în tone, a capacității sale de încărcare. Această indicație trebuie aplicată pe ambele borduri ale navei, pe corpul ei sau pe panouri fixate pe punte;

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

Mărci de identificare ale ambarcațiunilor

Art.15. (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 ambarcațiunii

(2) Mărcile de înmatriculare sau de identificare menționate la paragraf 1 a) se aplică în exteriorul ambarcațiunii, folosind caractere latine cu o înălțime de minim 10 cm sau mai mare, în funcție de lungimea ambarcațiunii, 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 ambarcațiunii.

(4) Bărcile de serviciu ale unei nave trebuie să poarte, în interior sau exterior, numai numele acestei nave, completat la nevoie de alte indicații pentru a permite identificarea proprietarului.

Scara de pescaj

Art.16. (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 RNB/T.

(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 OMT nr. 1447/2008 și RNB/T.

Actele de bord

Art.17. (1) La bordul navelor trebuie să se afle:

- a) actul de naționalitate și certificatele tehnice;
- b) certificatul de tonaj (numai pentru navele destinate transportului de mărfuri);
- c) certificatul privind echipajul minim de siguranță (cu excepția navelor fără echipaj);
- d) jurnalul de bord (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 pct. 8.1.2.1, 8.1.2.2 și 8.1.1.3 din anexele la ADN;
- f) jurnalul de bord pentru navele autopropulsate.

(2) Prin derogare de la paragr.1 de mai sus, ambarcațiunile mici nu sunt obligate să aibă documentele menționate la paragraful 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 paragraf 1-a) poate fi înlocuit cu un permis național de navigație.

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

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

(5) Totuși, actul de naționalitate, certificatele tehnice și certificatul de tonaj nu este obligatoriu să fie la bordul barjelor de împingere, dacă pe barjă există o placă metalică cu următoarele date:

a) numărul oficial;

b) numărul actului de naționalitate;

c) autoritatea competentă;

d) valabilitate; aceste date trebuie să fie gravate sau poansonate folosind caractere crite 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.

(6) 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.

(7) Navele care intră sau ies din țară pe Canalul Bega sunt supuse dispozițiilor legale naționale și ale Uniunii Europene din care România face parte, privind controlul de frontieră, vamal, sanitar etc.

Linia de încărcare

Art.18. (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 OMT nr. 1447/2008 și RNB/T.

(2) Orice navă al cărei pescaj poate depăși un metru trebuie să aibă scări de pescaj în conformitate cu OMT nr. 1447 și RNB/T. Condițiile de aplicare a scărilor de pescaj pentru navele de navigație interioară sunt stabilite în OMT nr. 1447/2008 și RNB/T.

Norme pentru capacitatea, volumul mărfii și numărul maxim de călători

Art.19. (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 pericliteze stabilitatea navei, nici să împiedice vizibilitatea din timonerie. Încărcătura nu trebuie să limiteze sub 350 m vizibilitatea directă sau laterală din bordurile 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, periscoape 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, dacă încărcătura pe puntea navei depășește nivelul stabilit, trebuie să se verifice stabilitatea navei, înainte de plecarea în marș.

(5) Navelor care au înclinarea transversală mai mare de 40° nu li se permite navigația pe Canalul Bega.

Mijloace pentru semnalizare fonică

Art.20. (1) În acele cazuri în care, în prezentului Regulament sau alte prevederi aplicabile sunt prevăzute 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 paragraf 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 RNB/T.

b) la bordul navelor neautopropulsate 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 RNB/T.

(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 paragraf 4-a), 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 special 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.

(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 aprox. 4 secunde. Acest sunet poate fi înlocuit cu o serie de lovituri – metal pe metal – de aceeași durată.

Echipamentul navelor pentru incendiu, semnalizare, salvare etc.

Art.21. (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 neautopropulsate ale unei formații în cuplu și unele nave remorcate (convoaie împinse) 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.

CAPITOLUL II

REGULI DE NAVIGAȚIE –NAVIGAȚIA ÎN PUNCTELE DIFICILE ALE CANALULUI– ÎNTÂLNIREA ȘI DEPĂȘIREA NAVELOR

Măsuri pentru siguranța navigației

Art.22. (1) Căpitanul, conducătorul sau cărmaciul navei aflată în marș sau în staționare este obligat să vegheze la siguranța navei având ancorele, parâmele, mijloacele de semnalizare sau alte mijloace, gata pentru a fi acționate. De asemenea, el trebuie să ia toate măsurile pentru ca navele să nu împiedice navigația sau lucrările în curs de executare.

(2) Înainte de a începe încărcarea unei nave, agentul societății căreia îi aparține nava sau comandantul acesteia este obligat să informeze OCT asupra pescajului maxim la care urmează să încarce nava, ce nu trebuie să fie mai mare decât pescajul maxim admis pe canal, în ecluze precum și asupra înălțimii de liberă trecere la poduri, podețe și traversări de cabluri sau conducte.

(3) Pescajele maxime admise vor fi afișate zilnic în locurile special desemnate pe Canalul Bega prin grija administratorului canalului navigabil Bega.

Micșorarea vitezei

Art.23. (1) O navă autopropulsată trebuie să-și micșoreze la timp viteza, încetinind sau chiar oprind propulsorul dacă este necesar, atunci când trece pe lângă altă navă, pe lângă construcții, pe lângă nave remorcate (convoaie împinse), nave eșuate, locuri unde se fac lucrări pentru ranfluearea de nave, lucrări cu scafandri sau lucrări de construcții hidrotehnice.

(2) Această micșorare de viteză sau oprire trebuie să se facă în așa fel încât nava sau unitățile pe care ea le remorchează sau împinge să nu fie expuse pericolului.

Trecerea în dreptul locurilor unde sunt cabluri sau conducte

Art.24. (1) Navele nu-și vor lăsa ancorele sau lanțurile să se târască pe fundul canalului și nu vor ancora în locurile unde se găsesc instalate pe fund cabluri sau conducte.

(2) Punctele unde canalul este traversat de cabluri sau conducte sunt marcate prin semnalizare corespunzătoare.

Remorcarea navelor

Art.25. (1) Nu este permisă navigația convoaielor remorcate. Convoaietele împinse:

- a) trebuie să aibă o bună manevrabilitate la marș înainte, înapoi și lateral;
- b) 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;
- c) 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;
- d) 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;
- e) puterea împingătoarelor trebuie să asigure viteză minimă de siguranță a convoiului de 12 km/h în apă liniștită și menținerea convoiului pe șenalul balizat la trecerea pe sub pod.

(2) Împingătorul nu are dreptul să părăsească navele remorcate în timpul manevrei de legare sau ancorare atât timp cât ele nu eliberează canalul navigabil și atât cât comandantul împingătorului nu se asigură de siguranța acestor nave.

Navigația pe același front

Art.26. Navigația navelor pe același front este interzisă în afară de cazul depășirii.

Trecerea pe sub poduri – Generalități

Art.27. (1) Într-o deschidere a unui pod, dacă șenalul nu prezintă o lățime suficientă pentru trecerea simultană, se aplică prevederile art. 6.07 – RNB/T.

(2) Când trecerea printr-o deschidere de pod este autorizată și dacă această deschidere poartă:

a) semnalul de interdicție A.10 (RNB/T) – navigația este interzisă în afara spațiului cuprins între cele două panouri care formează acest semnal;

Trecerea pe sub poduri fixe

Art.28. (1) Când anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate prin una sau mai multe lumini roșii sau panouri roșu – alb – roșu (semnal de interdicție A.1 –RNB/T), navigația prin respectivele deschideri este interzisă.

(2) Dacă trecerea are semnalizare prevăzută la paragraf 2-a) de mai sus, ea este deschisă navigației în ambele sensuri.

(3) Dacă trecerea are semnalizarea prevăzută la paragraf 2-b) de mai sus, navigația în sens opus este interzisă. În acest caz, deschiderea poartă în cealaltă parte semnalul de interdicție A1 (RNB/T).

(4) Dacă anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate conform prevederilor de la alin. (2) de mai sus, folosirea deschiderilor nesemnalizate pentru navigație este pe riscul și răspunderea conducătorului.

Înălțimea de liberă trecere pe sub poduri

Art.29. (1) Reglementarea navigației în zona podului și pe sub pod, se face în conformitate cu prevederile RNB/T.

(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 OCT.

(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.

(4) Navigația pe sub pod este permisă în permanență ziua și noaptea.

(5) Trecerea navelor și convoaielor pe sub pod se va face numai prin înălțimea maximă corespunzătoare deschiderii podului.

(6) În perioada apelor mari, precum și în restul perioadei de navigație, pentru navele a căror înălțime de la linia de plutire la cel mai înalt punct fix nedemontabil nu permite trecerea pe sub pod prin deschiderea maximă a podului este interzisă tranzitarea navelor pe sub pod.

(7) Navigația prin deschiderea podului se va face numai după ridicarea traveei mobile a acestei deschideri în cazul existenței podurile mobile.

(8) Navele care trebuie să treacă prin deschiderea mobilă vor opri în așteptarea ridicării traveei mobile la cel puțin 500 m înainte de 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.

(9) 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.

(10) Între frontiera cu Serbia și km 112+500, înălțimea maximă de la linia de plutire până la cel mai înalt punct al navei este de 5,70 m, între km 112+500 și km 115+600 înălțimea maximă este de 4,30 m, iar între km 115+600 și km 118+350 înălțimea maximă este de 2,60 m. Aceste înălțimi de liberă trecere sunt socotite de la nivelul maxim al canalului.

(11) Pentru cazul apelor sub nivelul maxim, se vor lua informații de la OCT asupra majorării înălțimilor de liberă trecere.

Semnalizarea trecerii pe sub poduri, micșorarea vitezei, interziceri etc.

Art.30. (1) Podurile pe sub care se face tranzitarea navelor vor fi marcate și semnalizate corespunzător, atât pe timpul zilei cât și pe timpul nopții.

(2) La apropierea navelor de poduri ele sunt obligate să semnalizeze apropierea lor și să-și micșoreze viteza astfel încât să nu se angajeze în deschiderea podului înainte ca ea să nu fie liberă în întregime.

(3) Este interzis navelor contactul direct cu infrastructura podurilor (culeile podurilor) sau de a le lovi.

(4) La trecerea pe sub poduri, navele vor micșora viteza la 5 km/oră și vor lăsa baloanele de acostare în borduri.

(5) Este interzisă legarea parâmelor de infrastructura podurilor (culei).

(6) Este interzisă staționarea navelor pe o distanță de 50 m în amonte și în aval de poduri.

(7) Pe timp de ceață groasă sau lipsă totală de vizibilitate, navigația este interzisă.

Măsuri de precauție la apropierea de punctele dificile ale canalului

Art.31. (1) Înainte de a se angaja într-o trecere îngustă sau într-un cot al canalului, navele își vor semnaliza apropierea.

(2) Nava care traversează trecerile înguste, coturile canalului și locurile în care vizibilitatea este insuficientă, nu trebuie să se apropie de nava care o precede fără să fie luat toate măsurile de precauție.

(3) Pentru a evita, în măsura posibilităților, o întâlnire în sectoarele sau în locurile unde șenalul nu prezintă o lățime absolut suficientă pentru o astfel de întâlnire (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.

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

Măsuri de precauție unde apa este mică

Art.32. (1) Nava nu va naviga în condiții de apă mică decât în cazul în care pescajul maxim al navei sau al convoiului este cu un decimetru mai mic decât adâncimea de trecere, în caz contrar va trebui să ia măsurile necesare pentru a ajunge la acest pescaj;

(2) Dacă într-o trecere îngustă sau cu apă mică ajung deodată mai multe nave, navele cu un pescaj mai mare vor avea prioritate de trecere față de cele cu pescaje mai mici.

Ordinea de trecere la punctele dificile ale canalului

Art.33. Navele destinate lucrărilor de salvare sau cele care merg să dea ajutor navelor care au naufragiat, precum și navele de pasageri în apropiere de punctele dificile ale canalului, trebuie să semnalizeze corespunzător. În acest caz, ele trec primele, restul trecând în ordinea sosirii lor.

Întâlnirea navelor la trecerile dificile ale canalului

Art.34. În trecerile dificile ale canalului, unde condițiile locale cer precauții, navele care merg în amonte trebuie să-și potrivească mersul față de navele care merg în aval în așa fel încât întâlnirea să aibă loc într-un loc potrivit al canalului și la o distanță de siguranță una față de cealaltă.

Întârzieri la coturile bruște

Art.35. În coturile canalului și în punctele unde canalul nu prezintă o lărgime suficientă, sunt interzise navigația pe același front, depășirea și încrucișarea navelor.

Întârzierea de a tăia drumul

Art.36. Nava la plecare, în manevră sau în marș, nu trebuie să taie drumul unei alte nave pentru a nu stingheri mersul ei.

Depășirea unei nave

Art.37. (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-și 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.

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

(4) 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.

(5) 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 niciun fel de semnal sonor.

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

a) **două sunte 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.

(7) 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.

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

a) **un sunet scurt** când depășirea este posibilă prin babordul ei;

b) **două sunete scurte** când depășirea este posibilă prin tribordul ei. Dacă, în aceste condiții, nava care ajunge din urmă, intenționează totuși să efectueze depășirea, ea trebuie să emită „două sunete scurte” în cazul prevăzut la paragraf 6-a) sau „un sunet scurt” în cazul prevăzut la paragraf 6-b). Nava ajunsă din urmă trebuie, să lase spațiul dorit în partea de unde trebuie să aibă loc depășirea, abătându-se în caz de nevoie spre partea opusă.

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

(10) Prevederile de la paragraful 4 până la paragraf 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.

Nave trase la edec

Art.38. Nu este permisă navigația navelor trase la edec.

Navigația pe sectoarele în care drumul de urmat este obligatoriu

Într-un astfel de sector, navele care navighează în amonte nu trebuie în niciun caz să stânjenească navigația navelor care navighează în aval; în special, la apropierea de semnalul de obligație B.8, 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.

Întoarcerea

Art.39. (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 paragraf 1 până la paragraf 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 paragraf.1 și paragraf.3.

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

Comportarea la plecare

Art.40. Comportarea la plecare se aplică, cu excepția bacurilor, în cazul navelor care își părăsesc locul de ancorare sau de acostare fără a efectua întoarcerea; totuși semnalele prevăzute sunt înlocuite cu următoarele:

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

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

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

Art.41. (1) Navele nu trebuie să navigheze la aceeași înălțime decât dacă spațiul disponibil le permite aceasta, fără a stânji sau a pune în pericol navigația.

(2) În afara cazurilor de depășire sau încrucișare este interzis a 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 – RNB/T.

(3) Fără a încălca prevederile art. 1,20 – RNB/T, este interzis navelor de a acorda 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.

Interdicția de a lăsa să se târască ancore, parâme sau lanțuri

Art.42. (1) Se interzice de a se lăsa să se târască ancore, parâme sau lanțuri, în senalul navigabil.

(2) Interdicția de la paragraf 1 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 cu semnalul de interdicție A.6 (RNB/T).

Navigația în derivă

Art.43. (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.

Evitarea întâlnirii a două nave în dreptul navelor ce staționează

Art.44. Dacă două nave se întâlnesc sunt obligate a evita întâlnirea lor în dreptul navelor staționate. Pentru a evita această întâlnire, nava care navighează în amonte va opri și va aștepta trecerea navei care navighează în aval.

CAPITOLUL III

LUMINI ȘI SEMNALE

3.1. Lumini

Semnificația termenilor referitori la „lumini”

Art.45. (1) În contextul prezentelor reguli, termenii de mai jos au următoarele semnificații:

a) „lumină de catarg” - o lumină albă puternică, continuă, vizibilă pe un arc de orizont de 225° și dispusă astfel încât să fie văzută din prova până la 11°30' înapoia traversului fiecărui bord;

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

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

d) „lumină vizibilă din toate părțile” - o lumină continuă vizibilă pe toată întinderea unui arc de orizont de 360°.

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

Lumini și semnale interzise

Art.46. (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.

Lumini de rezervă

Art.47. 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.

Interdicerea folosirii luminilor, proiectoarelor, panourilor, pavilioanelor etc.

Art.48. (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 proiectare care pot produce o orbire ce ar constitui un pericol sau o împiedicare a navigației sau a circulației terestre.

3.2. Semnalizarea de noapte

Semnalizarea de noapte a navelor autopropulsate izolate în marș

Art.49. (1) Navele autopropulsate izolate trebuie să poarte:

a) **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) **lumina albă la pupa**, plasată în partea din spate și în axa navei la o înălțime suficientă pentru a fi văzută bine de navele care vin din urmă.

(2) Orice navă autopropulsată izolată poate purta în plus, spre pupa, o a doua lumină de catarg, plasată în axa navei la cel puțin 3 m mai sus față de lumina de catarg dinspre 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 trebuie să păstreze luminile de la paragraf 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 înălțime mai mică luminile de catarg prevăzute mai sus, la paragraf 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.

Semnalizarea de noapte a convoaielor împinse în marș

Art.50. (1) Convoaielor împinse, trebuie să poarte:

a) **trei lumini de catarg** la prova navei aflată în capul convoiului. Aceste lumini trebuie să fie dispuse sub forma unui triunghi echilateral cu baza orizontală într-un plan perpendicular pe axa longitudinală a convoiului. Lumina superioară trebuie să fie la o înălțime de cel puțin 2.6 m. Cele două lumini inferioare trebuie să fie dispuse la o distanță de aprox. 1,25 m una de alta și la o distanță de aprox. 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 navei pe care acestea se află;

b) **lumini din borduri** corespunzând specificațiilor paragr. 1-b) de la art. 3.08 – RNB/T; 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 paragraf. 1-c) de la art. 3.08-RNB/T, amplasate pe o linie perpendiculară pe axa longitudinală, la o distanță de aprox. 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 paragraf.1 de mai sus se aplică de asemenea convoaielor împinse precedate de una sau mai multe nave autopropulsate.

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

Semnalizarea de noapte a formațiunilor în cuplu aflate în marș

Art.51. (1) Formațiunile în cuplu trebuie să poarte:

a) **lumină de catarg** pe fiecare navă autopropulsată care să corespundă prevederilor paragraf. 1-a) de la art. 3.08 – RNB/T;

b) **luminile din borduri**, corespunzând prevederilor paragr. 1-b) de la art. 3,08-RNB/T; 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) **lumina de pupa pe fiecare navă**, așa cum este prevăzută la paragraf 1-c) de la art. 3,08.-RNB/T.

(2) Prevederile paragraf. 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 paragraf. 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.

Semnalizarea de noapte a navelor cu vele aflate în marș

Art.52. (1) Navele cu vele trebuie să poarte:

a) **luminile din borduri**, prevăzute la paragraf. 1-b) de la art. 3.08-RNB/T; totuși, aceste lumini pot fi lumini obișnuite în loc de lumini clare;

b) **lumina de pupa**, prevăzută la paragraf. 1-c) de la art. 3.08 – RNB/T.

(2) În afara luminilor prevăzute la paragraf 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.

Semnalizarea de noapte a ambarcațiunilor mici aflate în marș

Art.53. (1) Ambarcațiunile mici autopropulsate izolate trebuie să poarte:

a) **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 paragraf.1-b) de la art. 3.08-RNB/T, sau

(II) una lângă cealaltă sau în aceeași lampă (același felinar), în axa ambarcațiunii, la prova sau aproape pe prova;

c) **lumina de pupa** care să corespundă prevederilor paragraf. 1-c) de la art. 3.08-RNB/T. Totuși, această lumină poate fi suprimată dar, în acest caz, lumina de catarg prevăzută la paragraf 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 paragraf 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 paragraf 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:

a) 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;

b) fie luminile din borduri și o lumină de pupa, dispuse în aceeași lampă (aceleași felinar) amplasată într-un loc corespunzător în vârful sau în partea superioară a catargului; aceste lumini pot fi obișnuite;

c) 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.

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

Art.54. (1) Navele care în conformitate cu paragraf 7.1.5.0 din ADN transportă mărfurile periculoase, prevăzute în secțiunea 3 cap.3.2 tabel A, al ADN 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 paragraf 1, nava care asigură propulsia convoiului sau formației în cuplu, trebuie să poarte semnalizarea prevăzută la paragraf 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 paragraf 1, trebuie să poarte semnalizarea corespunzătoare mărfii periculoase pentru care, în conformitate cu secțiunea 3, capitol 3.2, coloana 12 din tabelul A, al ADN, 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.

Semnalizarea de noapte a bacurilor în marș

Art.55. (1) Bacurile care navighează liber trebuie să poarte:

a) **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) **lumină verde clară vizibilă** din toate părțile și dispusă la aprox. 1 m deasupra luminii prevăzute la paragraf 1-a) de mai sus.

(2) Bacurile care navighează liber trebuie să poarte:

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

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

c) **luminile din borduri și lumina de pupa**, după cum se prevede la paragraf. 1-b) și 1-c) de la art.3.08.-RDN.

(3) Bacurile care navighează liber și beneficiază de prioritate trebuie să poarte:

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

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

c) **a doua lumină verde clară** vizibilă din toate părțile, dispusă la aprox. 1 m deasupra luminii verzi prevăzute la paragraf 3-b) de mai sus;

d) **luminile din borduri și lumina de pupa**, prevăzute la paragraf. 1-b) și 1-c) de la art. 3.08 – RNB/T.

Semnalizarea de noapte suplimentară a navelor incapabile să manevreze

Art.56. 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.

(1) În caz de necesitate, o astfel de navă trebuie în plus să emită și semnalele sonore regulamentare.

Semnalizarea de noapte în marș a materialelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare

Art.57. Fără a încălca prevederile speciale ce s-ar putea impune în baza art. 1.21-RNB/T, materialele plutitoare și instalațiile plutitoare trebuie să poarte lumini albe clare vizibile din toate părțile, în număr suficient pentru a indica conturul lor.

Semnalizare de noapte a navelor în staționare

Art.58. (1) O navă izolată sau o navă cuplată cu 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) Ambarcațiune mică în staționare, cu excepția bărcilor de serviciu ale navelor, poate purta în locul luminii prevăzute la paragraf 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 sunt în staționare pe calea 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. 3.22 – RNB/T și art. 3.25 –RNB/T.

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

Art.59. Prevederile art. 3.14-RNB/T se aplică de asemenea navelor prevăzute în prezentul articol atunci când se află în staționare.

Semnalizarea de noapte a bacurilor în staționare la debarcaderul lor

Art.60. (1) Bacurile care nu navighează liber, staționate la debarcaderul lor, trebuie să poarte luminile prevăzute la paragraf 1 de la art. 3.16-RNB/T.

(2) Bacurile care navighează liber, în exploatare staționate la debarcaderul lor, trebuie să poarte luminile prevăzute la paragraf 1 de la art. 3.16-RNB/T. Pentru o staționare de scurtă durată, ele pot purta de asemenea luminile prevăzute la paragraf. 1-b) și 1-c) de la art. 3.08-RNB/T.

(3) Lumina verde prevăzută la paragraf 3-b) de la art. 3-16-RNB/T trebuie să fie stinsă de îndată ce activitatea se întrerupe.

Semnalizarea de noapte în staționare a materialelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare

Art.61. Fără a încălca prevederile speciale care pot fi impuse în baza art. 1.21-RNB/T, 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. În acest caz sunt aplicabile prevederile art. 3.20-RNB/T, paragraf 4.

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

Art.62. (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 aprox. 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 paragraf 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 aprox. 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 paragraf 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.

(2) Navele eșuate sau scufundate trebuie să poarte luminile prevăzute în acest articol la paragraf. 1-c) și 1-d).

(3) Dacă poziția unei nave scufundate împiedică punerea semnalelor corespunzătoare, acestea trebuie să fie amplasate pe bărci, geamanduri sau pe alte mijloace corespunzătoare.

(4) Căpitania portului poate da derogare de la obligația de a purta luminile prevăzute în acest articol la paragraf. 1-a) și 1-b) de mai sus.

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

Art.63. (1) Dacă, în cazurile prevăzute la art. 3.20-RNB/T și art. 3.23-RNB/T ancorele navelor ambarcațiunilor, materialelor plutitoare, aparatelor plutitoare și instalațiilor plutitoare sunt fundarisite în așa fel încât să prezinte 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 aprox. 1 m.

(2) Navele, ambarcațiunile, 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.

3.3. Semnalizarea de zi

3.3.1. Semnalizarea de zi în marș

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

Art.64. Este interzisă navigația cu vele pe canalul navigabil Bega. Ambarcațiunile cu vele care navighează cu ajutorul propriilor lor mijloace mecanice și electrice de propulsie sunt considerate la fel cu ambarcațiunile autopropulsate.

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

Art.65. 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.

Semnalizarea de zi suplimentară a navelor în marș care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase

Art.66. (1) Navele care în conformitate cu pct. 7.1.5.0 și 7.2.5.0 din ADN transportă mărfurile periculoase prevăzute la secțiunea 3 cap.3.2, tabelul A din ADN 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. Acest con (aceste conuri) trebuie să fie amplasat (amplasate) într-un loc corespunzător și la o înălțime care să-l (să le) facă vizibil (vizibile) din toate părțile.

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

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

3.3.2. Semnalizarea bacurilor în marș

Art.67. Bacurile care nu navighează liber trebuie să poarte:

a) ziua un balon verde dispus la o înălțime de cel puțin 5 m. Totuși, această înălțime poate să fie redusă dacă lungimea bacului nu depășește 20 m.

b) noaptea:

(I) – 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;

(II) – lumină verde clară vizibilă din toate părțile și dispusă la aprox.1 m deasupra luminii prevăzute la paragraf 1 a) de mai sus.

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

Art.68. (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 sau să arate două baloane negre suprapuse la aprox. 1 m distanță unul deasupra altuia, amplasate într-un loc din care să fie vizibile din toate părțile.

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

Semnalizarea de zi suplimentară a navelor care se bucură de prioritate de trecere

Art.69. Navele cărora autoritatea competentă le-a acordat prioritate de trecere în locurile în care ordinea de trecere este reglementată de această autoritate, trebuie să poarte, în afară de semnalizarea stabilită de celelalte prevederi ale prezentului Regulament un pavilion roșu de o lungime de cel puțin 1 m, ridicat la prova la o înălțime suficientă pentru a fi bine văzut.

3.3.3. Semnalizarea de zi în staționare

Semnalizarea de zi a navelor în staționare

Art.70. (1) O navă 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:

- a) când nava staționează într-o zona unde navigația este temporar imposibilă sau interzisă;
- b) când nava este în staționare în afara șenalului navigabil în poziție nepericuloasă.

(3) Prezentul articol nu se aplică navelor prevăzute la art. 3.22 – RNB/T și 3.25-RNB/T.

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

Art.71. Prevederile art.3.14-RNB/T se aplică de asemenea navelor prevăzute la prezentul articol atunci când sunt în staționare.

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

Art.72. (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 aprox.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 paragraf 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 paragraf. 1-a) și 1-b) de mai sus poate fi înlocuită cu semnalele următoare:

(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. Dacă poziția unei nave scufundate împiedică punerea pavilioanelor pe această navă, acestea trebuie să fie dispuse pe bărci, geamanduri sau alte mijloace corespunzătoare.

(5) Căpitania portului poate da derogare de la obligația de a purta semnalele prevăzute la paragrafele (1)-a), (1)-b) și (2)-b) de mai sus.

Semnalizarea de zi a ancorelor care pot prezenta pericol pentru navigație

Art.73. 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.

3.4. Semnalizări speciale

Interzicerea accesului la bord

Art.74. (1) Dacă sunt dispoziții 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-RNB/T, diametrul panourilor trebuie să fie de aprox. 0,60 m.

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

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

Art.75. (1) Dacă la bord este interzis fumatul sau întrebuițarea flăcării, luminilor sau lămpilor neprotejate, această interdicție trebuie să fie semnalizată prin panouri albe având forma unui disc cu diametrul de aprox. 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 paragraf. 3 art. 3.03-RNB/T, diametrul panourilor trebuie să fie de aprox. 0,60 m.)

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

Semnalizarea navelor de supraveghere

Art.76. Navele destinate supravegherii fluviale trebuie să poarte la prova pe ambele părți ale corpului ca semn distinctiv un romb alb încadrat cu un chenar albastru. În afară de aceasta, ele trebuie să poarte:

a) ziua, pavilionul lor național și un pavilion alb în centrul căruia se găsește semnul distinctiv susmenționat;

b) ziua și noaptea, o lumină albastră intermitentă dacă aceasta este necesară pentru exercitarea atribuțiilor lor.

Semnale de pericol

Art.77. (1) Atunci când o navă în pericol vrea să ceară ajutor, ea poate emite sunete de clopot sau sunete prelungite repetate;

(2) Aceste semnale înlocuiesc sau completează semnalele prevăzute în art. 3.30 – RNB/T.

Interzicerea staționării laterale

Art.78. (1) Dacă dispoziții rulamentare sau prescripții special ale OCT sau ale altor autorități competente interzic staționarea laterală în apropierea unei nave (de exemplu din cauza naturii încărcăturii sale), această navă trebuie să poarte pe punte în axa longitudinală un panou pătrat cu un triunghi în partea de jos. Cele două fețe ale panoului pătrat trebuie să fie albe, cu marginile roșii, și purtând o diagonală trasă din colțul superior din stânga până în colțul inferior din dreapta și litera „P” în mijloc cu negru. Cele două fețe ale triunghiului trebuie să fie albe și să aibă indicată cu cifre negre distanța în metri până la care este interzisă staționarea.

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

(3) Prezentul articol nu se aplică navelor, convoaielor împinse și formațiilor în cuplu prevăzute la art.3.21 și art. 3.37-RNB/T.

Semnalizarea suplimentară în vederea protejării împotriva valurilor

Art.79. (1) Navele, materialele plutitoare și instalațiile plutitoare în marș sau în staționare (în afară de cele prevăzute la art. 3.25 – RNB/T) 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:

a) **noaptea**: o lumină roșie obișnuită și o lumină albă obișnuită, sau o lumină clară și o lumină albă clară, dispuse la o distanță de aprox. 1 m una deasupra celeilalte, umina 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;

b) **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 vizibile din toate părțile. Acest pavilion poate fi înlocuit cu două pavilioane suprapuse dintre care cel superior este roșu și cel inferior este alb. Aceste pavilioane pot fi înlocuite cu panouri de aceeași culoare.

(2) Fără a încălca prevederile art. 3.25-RNB/T au dreptul de a folosi semnalizarea prevăzută la paragraf 1 de mai sus numai:

a) navele, materialele plutitoare și instalațiile 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.

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

Art.80. 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 Reguli: noaptea și ziua – o lumină galbenă clară sau obișnuită intermitentă, vizibilă din toate părțile. Folosirea acestei semnalizări se limitează numai la navele care au o autorizație scrisă din partea OCT.

CAPITOLUL IV

SEMNALIZAREA SONORĂ

Art.81. (1) Semnalele sonore, altele decât loviturile de clopot și semnalul tritonal, trebuie să fie formate prin emisia unui sunet sau mai multor sunete consecutive având următoarele caracteristici:

a) „*sunet scurt*” – sunet cu o durată de aprox. o secundă

b) „*sunet lung*” – sunet cu o durată de aprox. patru secunde

(2) Între două sunete consecutive intervalul trebuie să fie de aprox. 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 aprox. un sfert de secundă, fiecare cu intervale de pauză de aceeași durată.

4.1. Semnale utilizate frecvent

A. SEMNALE GENERALE

a) un sunet lung – ATENȚIE!

b) un sunet scurt – VIN LA TRIBORD

c) două sunete scurte – VIN LA BABORD

d) trei sunete scurte – MAȘINA PE MARȘ ÎNAPOI

e) patru sunete scurte – SUNT ÎN IMPOSIBILITATE DE MANEVRĂ

f) serie de sunete foarte scurte – PERICOL IMINENT DE ABORDAJ

g) sunete lungi repetate – SEMNAL DE PERICOL

h) bătaii de clopot – conf. art. 4.01, paragr.4 – RNB/T

B. SEMNALE DE ÎNTÂLNIRE

1) Primul caz:

a) un sunet scurt al navei care navighează în amonte – VREAU SĂ TREC PRIN BABORD

b) un sunet scurt al navei care navighează în aval – DE ACORD, TRECEȚI PRIN BABORD

c) două sunete scurte ale navei care navighează în aval – NU SUNT DE ACORD, TRECEȚI PRIN

TRIBORD

d) două sunete scurte ale navei care navighează în amonte – DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORD

2) Al doilea caz:

a) două sunete scurte al navei care navighează în amonte – VREAU SĂ TREC PRIN TRIBORD

b) două sunete scurte al navei care navighează în aval – DE ACORD, TRECEȚI PRIN TRIBORD

c) un sunet scurt al navei care navighează în aval – NU SUNT DE ACORD, TRECEȚI PRIN BABORD

d) un sunet scurt al navei care navighează în amonte – DE ACORD, VOI TRECE PRIN BABORD

C. SEMNALE DE DEPĂȘIRE

1) Primul caz:

a) două sunete lungi și două sunete scurte ale navei care ajunge din urmă – VREAU SĂ DEPĂȘESC PRIN BABORDUL DVS.

b) un sunet scurt al navei ajunsă din urmă – DE ACORD, DEPĂȘIȚI PRIN BABORDUL MEU

c) două sunete scurte ale navei ajunsă din urmă – NU SUNT DE ACORD, DEPĂȘIȚI PRIN TRIBORDUL MEU

d) un sunet scurt al navei care ajunge din urmă – DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORDUL DVS.

2) Al doilea caz:

a) două sunete lungi și un sunet scurt ale navei care ajunge din urmă – VREAU SĂ DEPĂȘESC PRIN TRIBORDUL DVS.

b) două sunete scurte ale navei ajunsă din urmă – DE ACORD, DEPĂȘIȚI PRIN TRIBORDUL MEU

c) un sunet scurt al navei ajunsă din urmă – NU SUNT DE ACORD, DEPĂȘIȚI PRIN BABORDUL MEU

d) două sunete scurte ale navei care ajunge din urmă – DE ACORD, VOI DEPĂȘI PRIN BABORDUL DVS.

e) imposibilitate de depășire: cinci sunete scurte ale navei ajunsă din urmă – NU ESTE POSIBIL SĂ MĂ DEPĂȘIȚI

D. SEMNALE DE ÎNTOARCERE

a) un sunet lung urmat de un sunet scurt – VOI ÎNTOARCE LA TRIBORD

b) un sunet lung urmat de două sunet de scurte – VOI ÎNTOARCE LA BABORD

E. SEMNALE PENTRU CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ

1) Nave care navighează cu ajutorul radarului:

a) NAVE CARE NAVIGHEAZĂ ÎN AVAL cu excepția ambarcațiunilor mici – semnal sonor tritonal repetat atât de des cât este necesar

b) NAVE IZOLATE CARE NAVIGHEAZĂ ÎN AMONTE – un sunet lung

c) CONVOAIE CARE NAVIGHEAZĂ ÎN AMONTE – două sunete lungi

2) Nave care navighează fără radar:

a) ORICE NAVĂ IZOLATĂ – un sunet lung repetat la intervale de cel mult un minut

b) ORICE CONVOI – două sunete lungi repetate la intervale de cel mult un minut

3) Nave în staționare:

a) o serie simplă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut – STAȚIONEZ PE PARTEA STÂNGĂ A ȘENALULUI

b) o serie dublă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut – STAȚIONEZ PE PARTEA DREAPTĂ A ȘENALULUI

c) o serie triplă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut – STAȚIONEZ ÎN POZIȚIE NEDETERMINATĂ

F. SEMNALE PENTRU CONDIȚII DE VIZIBILITATE REDUSĂ

- a) un sunet scurt – CÂND O NAVĂ VINE LA TRIBORD
- b) două sunete scurte – CÂND O NAVĂ VINE LA BABORD

4.2. Semnale care servesc reglementării navigației pe calea navigabilă

Art.82. (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.

4.2.1. Semnale principale

A. SEMNALE DE INTERZICERE

- A.4. Interzicerea de întâlnire și depășire
- A.5. Interzicerea de a staționa (de a ancora sau a se lega de mal)
- A.6. Interzicerea de a ancora sau a lăsa să se târască ancore, cabluri sau lanțuri
- A.9. Interzicerea de a provoca valuri
- A.10. Interzicerea de trecere în afara spațiului indicat (printr-o deschidere de pod sau de baraj)

B. SEMNALE DE OBLIGAȚIE

- B.8. Obligația de a păstra o vigilență deosebită (art. 6.08) – RNB/T

C. SEMNALE DE RESTRICȚIE

- C.1. Semnal pentru adâncimi minime
- C.2. Înălțimea liberă deasupra suprafeței apei este limitată
- C.5. Limitarea latimii senalului navigabil

E. SEMNALE DE INDICAȚIE

- E.7. Autorizație de a se lega la mal (art. 7.04) – RNB/T
- E.8. Loc de întoarcere (art. 6.13 și 7.02) – RNB/T
- E.13. Loc de alimentare cu apă potabilă
- E.22. Permitearea de a lăsa la apă sau de a ridica pe mal ambarcațiuni

4.2.2. Semnale auxiliare

Art.83. Semnalele principale de la 4.2.1 pot fi completate cu următoarele semnale auxiliare:

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

Notă: tăblițele sunt amplasate deasupra semnalului principal

Exemple: „oprire la 1000 m” (auxiliar) deasupra „bac care nu navighează liber la 1500 m” (principal)

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

(i) cu lumina verde – PERMISIUNE

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

(II) cu lumina roșie – INTERDICȚIE

Exemplu: interzicere de intrare în bazinul care este situat în direcția săgeții

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

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

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

d) **indicatoare care poartă inscripții** explicative sau informații suplimentare

Exemple: Opriți pentru vamă! Emiteți un semnal lung!

CAPITOLUL V

REGULI DE NAVIGAȚIE PRIVIND INTRAREA ȘI IEȘIREA NAVELOR ȘI CONVOAIELOR PE CANALUL BEGA

Intrarea / ieșirea navelor sau convoaielor în/din Canalul Bega

Art.84. (1) Intrarea/ieșirea navelor sau a convoaielor în/din Canalul Bega este permisă numai cu aprobarea OCT și în conformitate cu programul de ecluzări stabilit de aceasta, care va fi comunicat navelor de către reprezentanții OCT.

(2) Totodată, conducătorii de nave/convoaie vor confirma că datele prevăzute în avizarea pentru tranzitarea canalului navigabil Bega, au rămas neschimbate sau vor comunica modificările care au apărut în perioada cuprinsă între transmiterea avizării pentru tranzitare și sosirea navei în radă.

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

Documente necesare la bordul navei

Art.85. (1) Navele/convoaiele vor avea la bord toate documentele necesare și valabile, în conformitate cu legislația în vigoare, fiind obligate să le pună la dispoziția OCT.

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

(3) Navele, pe timpul cât navighează pe canalul navigabil sau operează în porturile situate pe acestea, sunt obligate să aibă la bord echipajul minim de siguranță, conform reglementărilor legale în vigoare.

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

Transmiterea informațiilor

Art.86. La solicitarea OCT, conducătorii de nave/convoaie au obligația de a transmite prin telefon/radiotelefon informațiile privind gabaritele navei/convoifului, marfa de la bord, cantitatea de balast sau orice alte informații privind nava ori marfa încărcată.

Cazuri excepționale

Art.87. În caz de necesitate, cum ar fi eficientizarea ecluzărilor, condiții meteorologice nefavorabile, la solicitarea OCT, conducătorii convoaielor vor modifica configurația convoifului.

Interdicții

Art.88. Este interzisă intrarea pe canalul navigabil a navelor sau a convoaielor atunci când:

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

Zona de staționare și formare a convoaielor

Art.89. Zona de staționare și formare a convoaielor la intrarea în canal este situată la fronturile de așteptare ale portului comercial Timișoara.

Art.90. Înainte de intrarea pe Canalul navigabil Bega și pe toată durata tranzitării Canalului navigabil Bega este interzis navelor/convoaielor să aibă în afara bordului obiecte care ar putea periclita siguranța celorlalte nave, a instalațiilor plutitoare sau fixe aflate pe canale, iar ancorele vor fi la post.

Art.91. OCT poate hotărî închiderea temporară a navigației pe canalul Bega în caz de condiții hidrometeorologice nefavorabile sau de apariție a gheții, precum și în cazul executării lucrărilor de dragaj, a lucrărilor hidrotehnice sau atunci când din alte cauze navigația pe canal este periclitată.

Intrarea navelor/convoaielor în Canalul Bega

Art.92. (1) Intrarea navelor/convoaielor în Canalul Bega se face de regulă în ordinea sosirii.

(2) Conducătorii de nave/convoaie au obligația de a anunța sosire, prin radiotelefon, cu cel puțin două ore înainte.

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

Intrarea/ieșirea în/din Canalul Bega

Art.93. La intrarea/ieșirea în/din Canalul navigabil Bega navele vor naviga cu viteza de siguranță și cu atenție deosebită, cu obligația de a emite semnale fonice de atenție.

Ancorarea în Canalul Bega

Art.94. Navele și convoaiele care ancorează în Canalul navigabil Bega vor ancora în așa fel încât să nu stânjenească navigația pe Canalul navigabil Bega, respectând indicațiile căpitaniei de port.

Art.95. După ancorare navele/convoaiele vor comunica la OCT, ora și poziția în care au ancorat, solicitând instrucțiuni privitoare la tranzitare.

CAPITOLUL VI

TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE ȘI TRANSPORTURILE SPECIALE

Transportul mărfurilor periculoase pe Canalul navigabil Bega

Art.96. (1) Transportul mărfurilor periculoase pe Canalul navigabil Bega se face în conformitate cu reglementările în vigoare și convențiile internaționale privind aceste transporturi, la care România este parte.

(2) Navele/convoaiele ce transportă mărfuri periculoase au permisiunea de ecluzare și navigare pe Canalul navigabil Bega, numai pe timpul zilei, o oră înainte de răsăritul soarelui, respectiv o oră după apusul acestuia.

(3) Navele/convoaiele ce transportă mărfuri periculoase vor transmite solicitarea de avizare pentru tranzitare către OCT cu 12 ore și apoi cu 6 ore înainte de intrarea pe Canalul navigabil Bega.

(4) Informațiile despre marfă vor cuprinde denumirea tehnică corectă, descrierea distinctă și precizarea dacă sunt ambalate și dacă au aplicate etichetele, conform cerințelor internaționale privitoare la transportul pe apă al mărfurilor periculoase.

(5) Numărul maxim de unități într-un convoi împins ce transportă mărfuri periculoase este de 2.

(6) În caz de condiții meteorologice nefavorabile, OCT poate interzice intrarea pe Canalul navigabil Bega a navelor/convoaielor care transportă mărfuri periculoase sau poate dispune reducerea numărului de unități aflate în convoi.

(7) Navigația navelor/convoaielor ce transportă mărfuri periculoase va fi programată în așa fel încât să se evite pe cât posibil așteptările la ecluzare după ce nava/convoiu a fost introdusă/introdus pe canalul navigabil.

(8) Se interzice ecluzarea navelor/convoaielor ce transportă mărfuri periculoase concomitent cu navele de pasageri.

(9) Se interzic staționarea și întâlnirea navelor/convoaielor ce transportă mărfuri periculoase din clasa 1 – explozivi, mărfuri nucleare și altele asemenea – între km 111+300 și km 118+350.

(10) Se permite tranzitarea Canalului navigabil Bega de către navele-tanc goale numai dacă sunt degazate și posedă certificat de degazare.

Semnalul „Păstrați distanța”

Art.97. (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 art. 3.14 – RNB/T, una sau două lumini albastre, unu sau două conuri albastre atunci când echipajul nu 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 trei lumini albastre în conformitate cu paragraf 3 al art.3.14 – RNB/T sau trei conuri albastre în conformitate cu paragraf 3 al art.3.14 – RNB/T, atunci când echipajul nu este în măsură să elimine pericolul apărut pentru viața oamenilor sau pentru navigație ca urmare a deversării de mărfuri periculoase.

Această prevedere nu se aplică barjelor împinse sau altor nave ne propulsate asemănătoare. În cazul în care acestea 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:

a) semnalul sonor este constituit dintr-un sunet lung și un sunet scurt care se repetă pe o durată de cel puțin 15 minute;

b) semnalul luminos prevăzut la art. 4.01 – RNB/T, paragraf 2 trebuie dat în același timp cu semnalul sonor. După declanșarea sa, semnalul „Păstrați distanța” trebuie să continue automat până la final. Întrerupătorul/contactorul semnalizării trebuie să fie construit de o manieră care să excludă punerea sa în funcțiune neintenționat.

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

a) când drumul pe care îl urmează este către zona periculoasă, să se mențină la o distanță cât mai mare posibilă 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 trebuie să ia imediat următoarele măsuri:

a) închiderea tuturor geamurilor și deschiderilor

b) stingerea tuturor focurilor neprotejate

c) încetarea fumatului la bord

d) oprirea tuturor motoarelor auxiliare care nu sunt necesare pentru exploatare

e) evitarea producerii scânteilor

(5) Prevederile paragrafului 4 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 trebuie să părăsească nava.

(6) pentru luarea măsurilor prevăzute de la paragraf 3 până la paragraf 5, trebuie să se țină cont de direcția curentului și a vântului.

(7) Navele trebuie să ia toate măsurile prevăzute mai sus de la paragraf 3 până la paragraf 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 căpitanii de port cea mai apropiată.

Declarația de transport a mărfurilor periculoase

Art.98. (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 ADN 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 (denumierea 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 paragraf 1 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 paragraf 3 pot fi transmise prin radio, telefon, fax sau legătură „on-line”.

(5) Modificările datelor prevăzute la paragraf 1 trebuie imediat comunicate căpitaniei de port.

4.2. Transporturi speciale

Art.99. Transporturile speciale se pot efectua numai cu autorizarea Autorității Navale Române și în condițiile stabilite de aceasta.

Art.100. (1) Este interzis oricărei nave autopropulsate care împinge sau duce în cuplu alte nave să le părăsească pe canal înainte de a ajunge în locul de destinație. În situația în care este necesară lăsarea unei/unor nave înainte de locul de destinație, conducătorul de navă va informa OCT despre acest lucru.

(2) Dispeceratul de navigație îi va indica conducătorului de navă locul unde aceste nave pot fi lăsate.

(3) Pe toată perioada staționării în aceste locuri, armatorul va asigura legarea și paza navei pe cheltuiala sa.

Art.101. În cazul în care nava propulsoare se defectează, armatorul/operatorul înlocuiește nava defectă cu o navă similară sau solicită unei societăți autorizație să efectueze transportul.

Art.102. Navigația navelor cu vele și a plutelor este interzisă pe Canalul navigabil.

Art.103. (1) Pentru navigația în condiții de siguranță, în cazul convoaielor împinse, împingătoarele vor avea o putere suficientă care să asigure minimum 6 tm/CP.

(2) În cazul în care convoaiele nu respectă raportul prevăzut la alin.1, respectivul transport va fi considerat transport special.

CAPITOLUL VII

PREVENIREA POLUĂRII APELOR ȘI ELIMINAREA DEȘEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR

Definiții

Art.104. (1) În sensul prezentului capitol, următorii termeni semnifică:

- a) „*Deșeuri/ape uzate*” – diferența între deșeuri provenite din exploatarea navei și deșeurile de marfă;
- b) „*Deșeurile provenite din exploatarea navei*” – deșeuri și ape uzate produse la bord ca urmare a exploatării și întreținerii navei;
- c) „*Deșeuri de marfă*” – deșeurile și apele uzate provenite la bordul navei datorită mărfii operate;
- d) „*Stații de colectare autorizate*” – nave în sensul art. 1.01 paragraf 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.

(2) Termeni folosiți în 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) neutilizate pentru motoare, angrenaje și instalații hidraulice;
- c) „*Alte deșeuri uleioase sau unșuroase*” - filtre uzate (filtre uzate de ulei și aer), cârpe folosite (cârpe și lavete de șters murdare), recipiente (goale, murdare), ambalaje;
- d) „*Apa de santină*” - apa uleioasă provenită din santina sălii mașinilor, din pic, din coferdamuri sau din compartimentele laterale;
- e) „*Ape uzate domestice*” - apele uzate provenind de la bucătărie, săli de mese, băi și spălătorii, precum și ape fecale;
- f) „*Gunoaie menajere*” – deșeurile organice și neorganice provenite din menaj (exemplu: resturi alimentare, hârtie și sticlă, deșeuri de bucătărie analoge) ce nu conțin alte deșeuri așa cum au fost definite cele din exploatarea navei;
- g) „*Șlam*” - reziduurile provenite la bordul navei din exploatarea unei stații de epurare la bord;
- h) „*Ape separate*” - ape provenite din separarea apelor de sntină 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.

(3) Termeni folosiți pentru 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 ADN, 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 ADN, precum și toată încărcătura uscată de care cala nu poate fi debarasată prin utilizarea periiilor 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 încărcătură (de exemplu cu ajutorul periiilor 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 ADN) 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 mături, perii mecanice, tehnică de aspirare, sistem de evacuare suplimentară) care permit ajungerea la stadiul de curățenie:
- (i) măturat, sau
 - (ii) aspirat pentru cală, sau
 - (iii) uscare pentru cisterne de marfă, precum și
 - (iv) evacuare a reziduurilor de manipulare în alte locuri decât în cale.
- i) „*Spălare*” - evacuarea reziduurilor de încărcătură 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 încărcătură;
- 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.

Îndatoriri generale de vigilență

Art.105. 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.

Interzicerea deversării și aruncării

Art.106. (1) Este interzisă 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 paragraf 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.

Colectarea și tratarea reziduurilor la bord

Art.107. (1) Conducătorul trebuie să asigure colectarea separată la bord a reziduurilor uleioase și grase provenite din exploatarea navei și prevăzute la art. 10,03 – RNB/T paragraf 1 și paragraf 2, în vase special destinate în acest scop sau cele provenite din apele de santină din comportamentul 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;

c) să se introducă în sala comportamentului mașinii produse de curățenie care dizolvă uleiul sau grăsimea sau cu acțiune emulsifiantă, cu excepția produselor care nu îngreunează epurarea apelor de santină de către stații de recepție agreeate.

Registrul de hidrocarburi, predarea deșeurilor la stațiile de colectare

Art.108. (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 a „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. 10.03 – RNB/T, paragraf 1 și paragraf 2, trebuie predate, pe bază de înscris justificativ, la stațiile de colectare agreeate de autoritățile competente la intervale regulate, determinate de starea și exploatarea navei. Acest înscris justificativ constă în menționarea în jurnalul de control al uleiului uzat a cantităților preluate de stațiile de colectare.

(3) Fiecare navă care, pe baza prevederilor valabile în afara canalului navigabil Bega, este prevăzută cu alte documente referitoare la evidența stocării deșeurilor rezultate din exploatarea navei, trebuie să poată să facă dovada prin respectivele documente a stocării și predării deșeurilor la stațiile de colectare în afara canalului navigabil Bega. De asemenea, este considerat ca 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.

(5) Navele vor avea la bord documentele și registrele prevăzute de Convenția MARPOL 73/78 cu amendamentele ulterioare, după cum urmează:

a) Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor;

b) Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului.

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

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

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

Norme pentru tratarea apelor reziduale

Art.109. (1) Apele reziduale provenite de la nave nu sunt considerate drept reziduuri de hidrocarburi sau de amestecuri de apă și hidrocarburi dacă conținutul lor în hidrocarburi nu depășește 15 mg/litru.

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

a) indicele „colis”: 1000

b) conținutul de materie în suspensie: 50 mg/l

c) DBO – 5 : 50 mg/l

d) CCO – Cr: 150 mg/l

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

Art.110. Autoritățile competente locale pot impune reguli și mai stricte.

Vopsirea și curățarea exterioară a navei

Art.111. (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 de bază:

- a) compuși de mercur
- b) compuși de arsenic
- c) compuși organici de plumb
- d) hexachlorocyclohexan

(3) Autoritățile competente locale pot impune reguli și mai stricte.

CAPITOLUL VIII

NAVIGAȚIA ÎN ZONA PORTUARĂ A CANALULUI NAVIGABIL BEGA

Art. 112. Navele/convoaiele care au ca destinație porturile de pe Canalul navigabil Bega vor respecta dispozițiile date de OCT în acest scop conducătorii de navă vor fi în legătură permanentă cu OCT pentru stabilirea locului de așteptare și pentru a primi instrucțiuni privitoare la accesul în port.

Art.113. (1) Locurile de așteptare pentru nave/convoaie sunt situate în vecinătatea porturilor. Pentru a nu stânjeni navigația, staționarea în aceste locuri se va face în formații de cel mult două unități în dană. În aceste locuri se desfășoară sau se formează convoaiele ce urmează să fie introduse sau scoase în/din bazinul portuar.

(2) În locurile de așteptare se interzice lăsarea navelor nepropulsate fără supraveghere corespunzătoare.

Art.114. Manevra de intrare/ieșire în/din port, precum și plecarea de la locul de așteptare se vor face numai cu aprobarea OCT. Conducătorii de navă se vor asigura în mod deosebit la angajarea manevrei de intrare/ieșire în/din bazinul portuar pentru a nu periclita sau întrerupe navigația navelor/convoaielor pe canalele navigabile sau aflate în manevre în danele portului.

Art.115. (1) Este interzisă încrucișarea navelor/convoaielor la intrarea/ieșirea în/din port.

(2) Nu este permisă staționarea în dana porturilor a mai mult de două nave în filă dublă.

Art.116. Navele/convoaiele ce navighează prin zona locurilor de așteptare vor lua măsuri de reducere a vitezei de marș, astfel încât să nu pună în pericol navele staționate în aceste locuri.

Art.117. (1) Navele fluviale care tranzitează Canalul navigabil Bega vor avea obligatoriu la bord o persoană care să posede brevet de căpitan fluvial categoria A sau B, brevete eliberate în conformitate cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte sau recunoscute de Autoritatea Navală Română.

(2) În cazul în care o navă fluvială care tranzitează Canalul navigabil Bega solicită asistență, persoana solicitată trebuie să posede un brevet conform alin. (1) sau să fie angajată la o societate comercială autorizată de ANR.

CAPITOLUL IX

PRECAUȚII CE TREBUIE LUATE DE CĂTRE NAVELE ÎN MARȘ, LA ANCORĂ SAU LEGATE LA MAL

Principii generale de staționare

Art.118. (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.

Staționarea

Art.119. (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 (RNB/T); 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 art. 6.07-RNB/T și la apropierea lor, de asemenea, în acele sectoare care, în cazul staționării navelor, devin treceri înguste, de asemenea în imediata apropiere de aceste sectoare;
- f) la intrările și ieșirile din căile afluențe;
- g) pe traseul 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 (RNB/T);
- j) în dreptul unei nave care poartă semnelul prevăzut la Art. 3.33 – RNB/T, 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 (RNB/T) 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 1d) 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 (RNB/T), în condițiile prevăzute de art. 7.03 până la art. 7.06 – RNB/T.

Ancorarea

Art.120. 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 interdicere A.6 (RNB/T) în acest caz interdicerea 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 (RNB/T) și numai pe partea căii navigabile unde este instalat acest semnal.

Legarea

Art.121. 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 interdicere A.7 (RNB/T); interdicerea se aplică în acest caz pe partea de cale navigabilă unde este instalat acest semnal.

(2) În sectoarele în care legare 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 (RNB/T) 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.

Locuri de staționare

Art.122. (1) În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5 (RNB/T), 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 (RNB/T), 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 (RNB/T), 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 (RNB/T), numărul navelor și a materialelor plutitoare staționate bord la bord pe acea parte a căii navigabile, unde acest semnal este instalat, nu poate fi superior numărului înscris în cifre romane pe semnal.

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

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

- a) în partea dreaptă a șenalului, cu geamanduri luminoase de interdicere – fig.1 (RNB/T)
- b) în partea stângă a șenalului, cu geamanduri luminoase – fig.2 (RNB/T). În acest caz, semnalele plutitoare separă șenalul de acvatoriul locului de staționare.

Autorizarea staționării pentru anumite categorii de nave

Art.123. În locurile de staționare în care este instalat unul dintre semnalele de indicație E.5.4 până la E.5.15 (RNB/T), 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.

Staționarea în apropierea navelor, convoaielor împinse și formațiilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase

Art.124. (1) Distanța minimă obligatorie între două nave, convoaie împinse și formații în cuplu în staționare este de:

- a) 10 m – dacă una dintre acestea poartă noaptea lumina albastră sau ziua conul albastru prevăzut la art. 3.14-RNB/T, paragraf 1;
- b) 50 m – dacă una dintre acestea poartă noaptea cele două lumini albastre sau ziua cele două conuri albastre prevăzute la art. 3.14-RNB/T, paragraf 2;
- b) 100 m – dacă una dintre acestea poartă noaptea cele trei lumini albastre sau ziua cele trei conuri albastre prevăzute la art. 3.14-RNB/T, paragraf 3;

(2) 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.

(3) 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 se impune a fi cea corespunzătoare numărului de lumini albastre sau numărului de conuri.

(4) Pentru staționare, OCT poate da derogări în cazuri particulare.

CAPITOLUL X

REGULI DE NAVIGAȚIE PENTRU PORȚIUNEA CANALULUI BEGA CARE TRAVERSEAZĂ ORAȘUL TIMIȘOARA DE LA km 112+500 la km 118+350

Formarea convoaielor

Art.125. Pe această porțiune nu este permisă împingerea decât a unui singur șlep sau două corpuri de nave mici și în șir.

Regula de evitare

Art.126. Nava mergând în amonte va face loc navei mergând în aval.

Navigația ambarcațiunilor de agrement, pescuit și sportive

Art.127. Ambarcațiunile de agrement, pescuit și sportive vor lăsa liber drumul navelor de transport.

Locul de rondou pentru ambarcațiuni

Art. 128. Ambarcațiunile de agrement, de pescuit și sportive nu vor putea face rondoul decât în pupa navelor care navighează.

Transportul mărfurilor periculoase

Art. 129. Transportul mărfurilor periculoase se efectuează în condițiile reglementărilor legale în vigoare.

CAPITOLUL XI

DISPOZIȚII GENERALE ȘI FINALE

Art.130. (1) Instalațiile plutitoare, pontoanele, debarcaderele și strandurile care au legătură cu Canalul navigabil Bega, existente la data intrării în vigoare a prezentului Regulament, vor fi verificate și avizate, conform reglementărilor în vigoare, de către ANR.

(2) Pentru ștraturile care au legătură cu Canalul navigabil Bega și instalațiile plutitoare găsite corespunzătoare din punct de vedere tehnic și care nu împiedică navigația navelor, se vor elibera de către ANR autorizații de funcționare conform dispozițiilor legale în vigoare, iar cele găsite necorespunzătoare din punct de vedere tehnic sau care împiedică navigația navelor, își vor înceta imediat activitatea, proprietarii fiind obligați să ridice instalațiile respective sau să le relocheze în termenul fixat de OCT.

(3) Conducătorii de nave sunt obligați să respecte „avizele către navigatori” date de către OCT sau de către administratorul căii navigabile.

(4) Prejudiciile aduse construcțiilor și instalațiilor canalelor navigabile sunt considerate prejudicii aduse canalului navigabil Bega, iar toate pagubele rezultate sunt suportate de armatorul navei/convoifului, conducătorului de ambarcațiune sau proprietarului de instalație plutitoare, care le-a cauzat, conform prevederilor legale în vigoare.

(5) Încălcarea prevederilor prezentului Regulament atrage răspunderea juridică în condițiile legii, Administratorul canalului navigabil Bega având dreptul de a-și recupera daunele produse de la persoanele juridice sau fizice proprietate ale navelor care au provocat daunele.

(6) Conducătorii navelor cu radiotelefon care navighează pe canalele navigabile au obligația de a comunica OCT prin telefon/radiotelefon orice eveniment care poate aduce prejudicii navigației sau poate periclita siguranța navelor, construcțiilor hidrotehnice, instalațiilor Canalului navigabil Bega și mediului.

(7) Semnalele care servesc reglementării navigației pe Canalul navigabil Bega sunt prezentate în anexa nr. 1 din RNB/T.

(8) În măsura în care prin prezentele Reguli nu se dispune altfel, pe Canalul navigabil Bega se aplică prevederile „Regulamentului de navigație pe Dunăre în sectorul românesc” – 2013 și legislația română în vigoare.

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

Intocmit,
Ing. Matilda TICHIE

Verificat,
Ing. Cristina SCHMIDT